Nr. 27 Poznań - Warszawa - Gdańsk - Katowice, 5 lipca 1930 Rok X.

RYNEK METALOWY i MASZYNOWY



Le Marché des Mètaux et des Machines (Hebdomadaire) ◆ The-Metal-and-Machine-Market (Weekly) ◆ Der Metall- und Maschinen-Markt (Wochenfachschrift)

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA KOMUNIKACJI I TURYSTYKI
EXPOSITION INTERNATIONALE DE TRANSPORT ET DE TOURISME
POZNAŃ 6. VII.—10. VIII. 1930

Pismo nasze rozpowszechnione w całym kraju

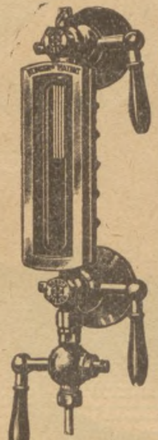
„Klingerit"

najlepsze uszczelnienie dla wysokich ciśnień. Jedynie prawdziwe z marką ochronną „K L I N G E R I T"



Klinger'a reflekcyjne armatury-wodomierzowe.

Klinger'a reflekcyjne specjalne szkła twarde. 4421



Klinger'a wentyl ze stawidłem tłokowem.

RICH. KLINGER
G. m. b. H.

Gumpoldskirchen pod Wiedniem.

ZAKŁADY

„EKONOMIA"

NASZE APARATY OCZYSZCZAJĄ = W POLSCE = OK. 50000000 LITRÓW WODY DZIENNIE



BIELSKO WOJ. ŚL.

OCZYSZCZANIE Wody

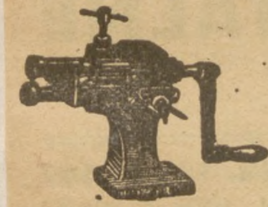
Zmiękczanie
Filtrowanie
Odżelazianie
Odmangan.
Destylacja
Sterylizacja
Odpowietrzanie
Analizy etc.

w WARSZAWIE
inż. **B. RUDZIŃSKI**
Wilcza 39-a. Tel. 329-53.

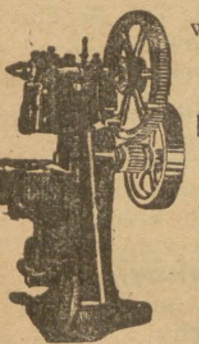
6349

Maszyny blacharskie
wszelkich typów i wielkości

7469



Prasy
mimośrodowe i balansowe
wszelkich typów i wielkości
dostarcza
natychmiast, najtaniej
i na dogodnych warunkach



Wytwórnia Maszyn Blacharskich i Pras

„Wugeska"
:-: **Dom Techniczno - Przemysłowy** :-:
Warszawa, Leszno 13
Telefony: 303-31, 524-95
Ilustr. katalogi bezpłatnie.

FRANZ STIASNY
WIEN I., Annagasse nr. 1

Generalna reprezentacja na Polskę Zakładów
Lak- Vernis- u. Verffabriek
›SATURNUS‹
ALKMAAR (Holland)

Lakiery do blachy
pierwszorzędne specjalności, niezrównane i świetnie zaprowadzone w kraju i zagranicą.

Lakier srebrny
umożliwiający sztancowanie bez natłuszczania, nadający powierzchni wysoki połysk.

Lakier do puszek
na konserwy, najlepsza kwasoodporna powłoka.

Emalje na blachy
do sztancowania o najczystszej tonacji barw.

Lakier plakatowy
odporny na wpływy atmosferyczne.

Prócz tego: 8272

Biała blacha
na opakowania, puszki do konserw, korki koronne.

Czarna blacha
na opakowania, plakaty i t. p.

Żelazo taśmowe
czysto wywalcowane i uszlachetnione dla wszystkich celów.

Blachy aluminjowe
folja aluminjowe, blachy stalowe i t. p.

Prosimy zażądać opróbkowanej oferty!

RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych" — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 27 — Poznań, 5 lipca 1930 — Rok X

Treść N-ru 27:



Soyez Bienvenus!

Siete i ben' venuti!

Seid Willkommen! — *Be Welcome!*

Witajcie!

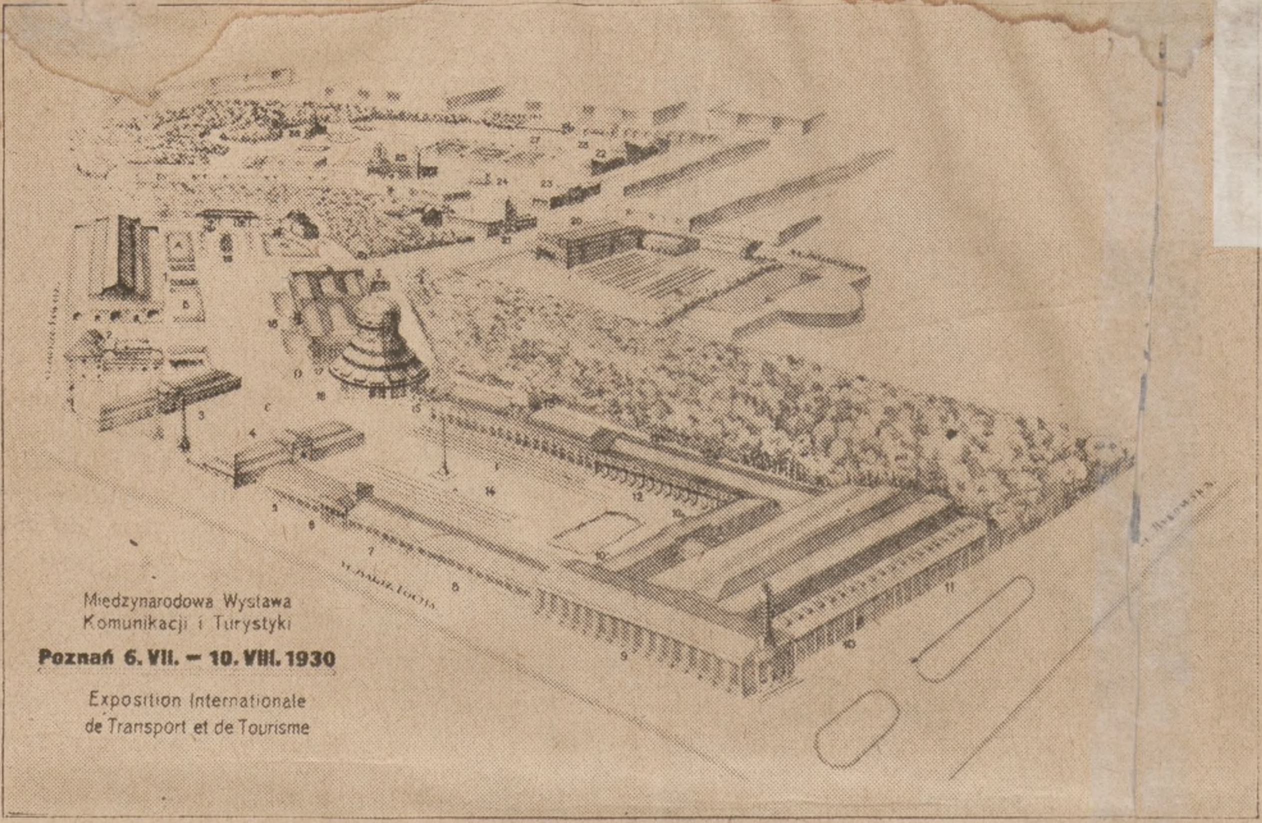
na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu



WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO i MASZYNOWEGO„

6. VI. ... M. W. K. T. 10. VIII

Exp... on Internationale de Transport et de Tourisme

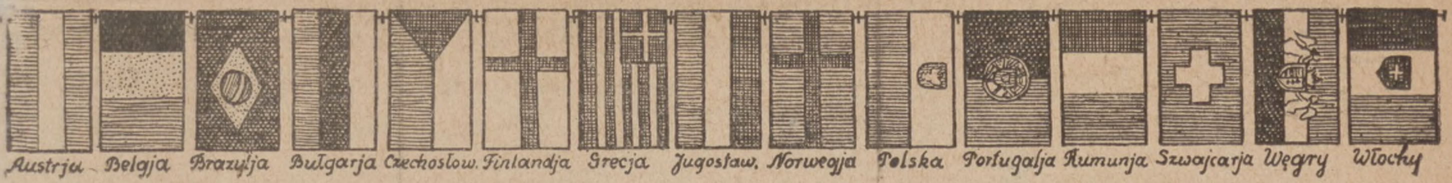


SPIS PAWILONÓW.

Pawilon 1. Tramwajnictwo krajowe i zagraniczne, przemysł metalowy.
Wolne pole „A“. Tramwajnictwo i wozy transportowe.
Wolne pole „B“. Walce drogowe i kolejki polne.
Pawilon 2. Dyrekcja M. W. K. T.
Pawilon 3. Ministerstwo Poczt i Telegrafów — Urząd Pocztowy.
Wolne pole „C“. Kamieniołomy i pokaz dróg smołowcowych.
Pawilon 4. Biuro obsługi publiczności.
Pawilon 5 i 6. Ministerstwo Robót Publicznych (Polska).
Pawilon 7 i 8. Ministerstwa zagraniczne.
Pawilon 9. Lotnictwo zagraniczne i porty.
Pawilon 10. Lotnictwo krajowe.
Pawilon 10 a. Ministerstwo Skarbu: Monopol Spirytusowy i Tytoniowy.
Pawilon 11. Samochody.
Pawilon 11 a. Ministerstwa zagraniczne.
Pawilon 12. Samochody, motocykle i akcesorja.
Pawilon 12 a. Samochody.
Pawilon 13. Samochody.
Wolne pole 14. Tabor kolejowy krajowy i zagraniczny.
Pawilon 15. Rowery i motocykle.
Pawilon 16. Samochody.
Wolne pole „D“. Stacje benzynowe, garaże przenośne i przyczepki ciężarowe.
Pawilon 17. Prasa. — Drogi.
Pawilon 18. Turystyka krajowa i zagraniczna.
Pawilon 19. Linguaphon.
Pawilon 19 a. Eksponaty zagraniczne.
Pawilon 20. Ministerstwo Komunikacji.
Wolne pole „E“. Wagony specjalne, parowozy szeroko i wąskotorowe. — Łódź podwodna.
Pawilon 21. Przemysł elektrotechniczny.
Pawilon 21 a. Wystawa Chin.
Pawilon 22. Palmiarnia.
Pawilon 23. Związki Międzynarodowe i kartografja.
Pawilon 24. Wody lecznicze.
Pawilon 25. Kino i kawiarnia.
Pawilon 26. Kawiarnia i dancing.
Pawilon 27. Organizacja społeczna Poznańskich Kolei Elektrycznych.
Pawilon 28. Restauracja.

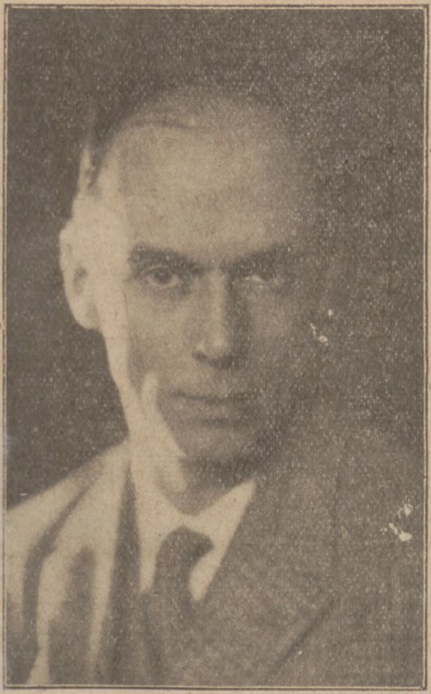
LA LISTE DE PAVILLONS.

Pavillon 1. Tramways polonais et de l'étranger, industrie métallurgique.
Terrain libre „A“. Tramways, véhicules de transport.
Terrain libre „B“. Cylindres pour aplanir les routes, et matériel de chemin de fer à voie étroite.
Pavillon 2. Direction de l'Exposition Internationale de Transport et de Tourisme.
Pavillon 3. Ministère des Postes et Télégraphes. Bureau de Poste.
Terrain libre „C“. Carrières et modèles de routes goudronnées.
Pavillon 4. Bureaux de services publics.
Pavillons 5 et 6. Ministère des Travaux Publics (Pologne).
Pavillons 7 et 8. Ministères de l'étranger.
Pavillon 9. Aviation de l'étranger et Ports.
Pavillon 10 a. Aviation (Pologne).
Pavillon 10 a. Ministère des Finances: Monopole de l'alcool et de Tabac (Pologne).
Pavillon 11. Automobiles.
Pavillon 11 a. Ministères de l'étranger.
Pavillon 12. Automobiles, motocycles et accessoires.
Pavillon 12 a. Automobiles.
Pavillon 13. Automobiles.
Terrain libre 14. Matériel de chemin de fer polonais et de l'étranger.
Pavillon 15. Bicyclettes et motocycles.
Pavillon 16. Automobiles.
Terrain libre „D“. Stations de benzine, garages transportables.
Pavillon 17. Presse. — Routes.
Pavillon 19. Linguaphon.
Pavillon 19 a. Matériel d'exposition de l'étranger.
Pavillon 20. Ministère des Communications (Pologne).
Terrain libre „E“. Wagons spéciaux, locomotives de voies à écartement normal et réduit. Sous-marin.
Pavillon 21. Industrie électrotechnique.
Pavillon 21 a. Exposition Chinoise.
Pavillon 22. Serre Chaude.
Pavillon 23. Organisations Internationales et Cartographie.
Pavillon 24. Eaux Minerales.
Pavillon 25. Cinéma et café.
Pavillon 26. Café et Palais de Dance.
Pavillon 27. Organisation sociale de la Société des Tramways de Poznań.
Pavillon 28. Restaurant.



PAŃSTWA BIORĄCE OFICJALNIE UDZIAŁ W WYSTAWIE.

TRANSPORT



Stefan Ropp
Naczelny Dyrektor i Przewodniczący Zarządu

is that link which binds the whole world into one body corporate, giving a sens of unity to the divergent elements of progress.

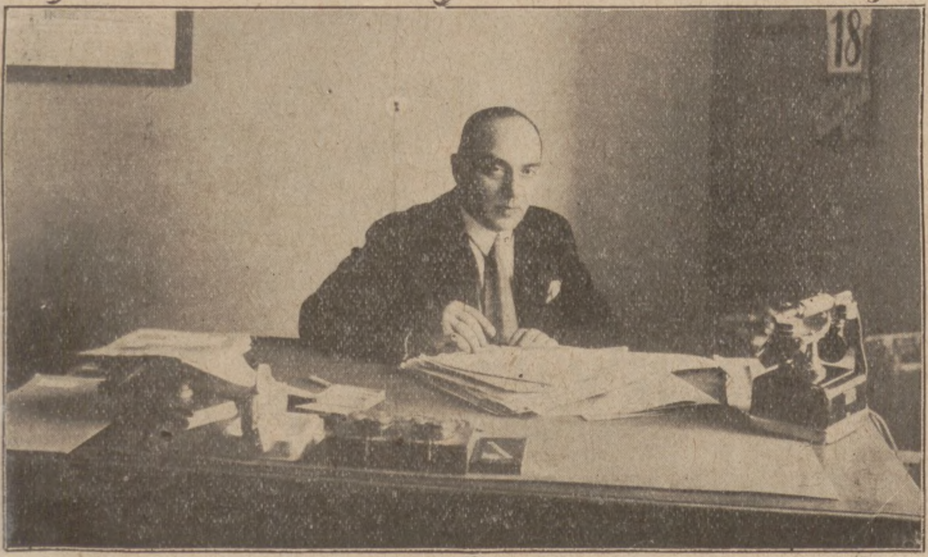
The world has always been fighting its battles against the two great ennemies of men: time and space. Victories in this fight are marking the progress of civilization.

Transport is the very essence of international cooperation. It is the token of goodwill among nations and so it has come, that a technical exhibition of the means of transport has become a great manifestation of international goodwill.

Thirty nations will participate in the Poznań Exhibition and will witness the competition, existing between the three capital means of transport, viz: the railway, the motor-car and the plane.

The future belongs to the winner in this race for efficiency, race, whose winner will benefit the world at large, bringing it prosperity, greater unity and understanding.

S. G. Ropp (G. M.)



Nowy przejaw sił twórczych...

***Dzieło Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki** jest nowym przejawem sił twórczych i dowodem żywotności naszego narodu tem bardziej wymownym i tem cenniejszym, że składa go naród bezpośrednio po gigantycznym, i zdawaćby się mogło, wyczerpującym wysiłku roku ubiegłego.*

Tadeusz Rolla-Dobiński
dyrektor administracyjny i finansowy M. W. K. T.

Poznań, dn. 30 czerwca 1930 r.



Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

jest dowodem, że Polska, świadoma swej mocy i znaczenia wśród narodów, stając do szlachetnej rywalizacji na polu twórczości, przyczynia się do sharmonizowania stosunków międzynarodowych.

STANISŁAW MOSKALEWSKI
Dyrektor Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki

Poznań, 1. lipca 1930 r.

Widok na teren M. W. K. T.





M. W. K. T.

wykaże i utrwali przekonanie, że polski przemysł komunikacyjny w wyścigu pracy zdobył nagrodę samowystarczalności.

Stanisław Janiszewski
Wice-dyrektor
Wydziału Handlowego M. W. K. T.



Le tourisme international et L'E. I. T. T.



Le rythme accéléré de la vie moderne trouve son expression la plus caractéristique dans l'importance toujours croissante du tourisme international.

Le voyage, considéré autrefois comme aventure périlleuse, traité longtemps comme distraction de luxe, tend de nos jours à devenir une nécessité, comme l'hygiène à bon marché.

Les raisons en sont multiples: d'un côté l'augmentation du bienêtre matériel, l'amélioration des moyens de communication et la rationalisation du repos; d'un autre — l'intérêt toujours croissant que manifestent tous les peuples civilisés pour la vie, les coutumes et les valeurs économiques et artistiques des pays même les plus éloignés.

Le tourisme contribue ainsi à mettre en évidence l'interdépendance des peuples et à propager la nécessité de solidarité internationale. Car, en effet, tous ceux qui se déplacent d'un pays à l'autre, ne fut-ce que pour chercher le repos ou la distraction, constatent les multiples liens d'intérêts qui unissent tous les peuples, et comprennent que le bien-être national, s'il doit durer, ne peut être séparé de la prospérité générale. Les Américains qui placent leurs capitaux à l'étranger et mettent à la disposition des autres nations leur expérience économique et financière (Mission du prof. Kemmerer etc.) en présentent le meilleur exemple.

A côté de ce rôle pacificateur le tourisme international remplit encore un autre rôle: celui de distributeur des richesses. L'excès d'or des peuples prospères atteint par cette voie les pays, qui savent attirer les touristes et leur offrir un séjour intéressant et confortable. La réclame et l'organisation moderne des lieux de tourisme (accès facile, confort, prix raisonnables etc.) sont les meilleurs moyens pour attirer le maximum des visiteurs étrangers. Les touristes américains, sudaméricains, anglais, australiens etc. dépensent annullement des centaines de millions de dollars en Europe.

L'Allemagne, comprenant l'importance de la réclame, consacre des sommes considérables pour attirer les étrangers. La France a crée tout récemment un Office des Tourisme, qui jouit de l'indépendence de décisions et de tous les prérogatifs d'un ministère:

Nous pouvons conclure de tout ce qui précède que tout effort qui a pour objet d'encourager, de développer et d'organiser le tourisme international, mérite de l'intérêt et de l'appui.

La pratique des expositions, ayant pour but de réclamer les lieux de tourisme, bains de mer et stations climatériques, se répand de plus en plus. Jusqu'à présent ces expositions n'ont, cependant, pas dépassé les limites nationales.

L'Exposition Internationale de Transport et de Tourisme, qui a lieu à Poznań, du 6 Juillet jusqu'au 10 Août de cette année, est la première à offrir une vue d'ensemble sur les attraits touristiques et les valeurs climatériques de la plupart des pays du monde. En plus, elle permet d'étudier à fond les problèmes de la communication, qui ont une importance capitale pour l'organisation du tourisme.

Ce double aspect de l'Exposition et son caractère technique et international lui ont valu un succès qui dépasse même les prévisions optimistes de ses organisateurs. Les vastes terrains de l'Exposition Nationale de 1929, couverts de beaux et solides bâtiments suffisent à peine pour contenir les exposants étrangers et polonais.

Trente pays participent à l'E. I. T. T. et seize gouvernements prennent parts officiellement par leurs Ministères des Communications, Commerce et Industrie, Postes et Télégraphes, Travaux Publics, Marine, Aviation etc. Un Salon-Automobile imposant réunit sur 12.000 m.² les plus importants produits de l'industrie automobile: autos, autobus, moteurs, carrosseries etc.

Dans la Section de Tourisme, la France, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Yougoslavie, les pays scandinaves et baltes, les pays balcaniques, l'Egypte, la Perse, l'Extrême Orient et l'Amérique du Sud sont représentés.

Des institutions d'Etat: offices et bureaux de tourisme, ainsi que des organisations privées: associations et unions des stations climatériques, bains de mer et lieux de tourisme exposent dans cette section leur matériel de propagande: affiches, brochures, prospectus, tableaux statistiques, peintures, reproductions des styles de construction, revue de costumes nationaux etc. bref tout ce qui peut contrubuer à attirer vers eux le flot des touristes étrangers.

Un intérêt tout particulier pour les visiteurs de l'E. I. T. T., a la *Section du Tourisme Polonais*.

Grâce à la participation à l'Exposition du Ministère des Travaux Publics qui centralise l'activité du Gouvernement et les efforts privés dans ce domaine, le tourisme polonais figure pour la première fois dans son ensemble à côté des exposants étrangers.

Il convient de rappeler ici que les richesses du sol de la Pologne, au point de vu de la radio-activité des sources minérales, sont très importantes, mais rélativement encore peu exploitées. Au cours de la dernière décade le développement des stations climatériques polonaises a pris un essor considérable. Cependant, le manque des capitaux rélentit l'exécution des travaux indispensables (construction d'hôtels, sanatoriums, amélioration des moyens de communication etc.) pour mettre en valeur ces richesses naturelles.

Les visiteurs de l'Exposition ont donc l'ocassion, non seulement de se rendre compte des beautés du paysage et des attraits touristiques de la Pologne, mais également des possibilités et avantages pour le capital étranger de contribuer au développement des stations climatériques polonaises.

L'Exposition Internationale de Transport et de Tourisme répond aux besoins toujours croissants de l'humanité moderne de chercher en commun la solution des problèmes, qui préoccupent individuellement chaque pays.

Comte Nicolas de Borch,
docteur en Sciences Politiques et Diplomatiques.

Verkehr und Politik

Zeitgemässe Betrachtungen in deutsch-polnischer Perspektive.

Die Zeit heilt alle Wunden. Der „elan vitale“ siegt über alle Fronten, füllt die tiefsten Granatlöcher aus — über eines nur mag er nicht so leicht hinweggehen, über verletzte Völkergefühle und über Abgründe in den Menschenherzen, die zu überbrücken wahre Pionierarbeit ist. Dies zu leisten ist in erster Linie der Verkehr und die Turistik berufen.

Es ist wohl kein Zufall, dass es gerade der Republik Polen anheimfällt, die erste internationale Verkehrsausstellung zu organisieren, und dass es gerade Posen ist, wo diese vorbildliche Ausstellung ihren würdigen Rahmen erhält. Hat doch der furchtbare Weltkrieg die grösste Kluft zwischen Deutschland und Polen aufgerissen und gilt es doch gerade hier die schwierigste Brücke zu schlagen zwischen Ost und West, zwischen Vergangenheit und Zukunft. Dieser gigantischen Arbeit ist kein Diplomat gewachsen. Alles Theoretisieren und Zeitungsschreiben vertieft nur den Abgrund und bringt Lavinen ins Rutschen. Hier kann nur der vorsichtige und erfahrene Turist Schritt auf Schritt vordringen, um dem späteren Verkehr die Wege zu weisen. Hier liegt der tiefere Sinn und die höhere Bedeutung der internationalen Ausstellung für Verkehr und Turistik in Posen.

Wenn wir uns vergegenwärtigen, welch unberechenbaren Schaden im Wirtschaftsleben der Gegenwart die deutsch-polnische Divergenz verursacht, wieviel sie unnötiges Leid auf beide Nationen heraufbeschwört, wird man wohl mit vollem Recht behaupten können, dass diese Ausstellung den ersten realen Versuch darstellt, aller scheinbar unüberbrückbaren Gegensätze doch Herr zu werden: auf dem augenblicklich einzigen Wege einer völkerversöhnenden Verkehrspolitik und kraft eines gesetzmässigen „Sportinteresses“ aller Friedensfreunde, an deren Spitze die Turisten schreiten.

Sagen wir es offen und aufrichtig: nicht „Der Korridor“ ist es — deren es doch in der Welt ein gutes Dutzend gibt — der Deutschland von Polen trennt, sondern der wiedererstandene Staat als solcher, der infolge eines verlorenen Krieges die zweifellos schwierige Lage Deutschlands geschaffen hat. Mit Gefühlspolitik ist aber in solcher Lage nichts zu machen, da in der Weltgeschichte nur die harte Logik der Tatsachen eine Rolle spielt. Steht doch über allem ein energetischer Imperativ der Wirtschaft und das klausale Gesetz des Rechtes. Der Verkehr ist dessen ewiger Zeuge und der Turist dessen Herold. Nolens volens sind wir schon deshalb heute Paneuropäer, da das unaufhaltsame internationale Leben langsam aber sicher alle künstl. Schranken niederreisst.

Dass Deutschland und Polen zueinander gravieren, dagegen gibt es kein Argument und über kurz oder lang werden aus dieser historischen Tatsache die allerletzten Konsequenzen gezogen werden müssen. Den Hassgesang wird das Verkehrsgetöse übertönen, allenSchwierigkeiten zum Trotz, die sich hüben und drüben türmen. Inzwischen jedoch werden Verkehr und Turistik ihre Mission erfüllen. Pioniere einer realen Versöhnungspolitik werden mit Dampf und Benzin die Wege weisen bis zum Augenblicke, wo ein wohldurchdachter Plan die Erdrisse des Weltkriegbebens ausfüllt oder überbrückt.

In diesem Sinne gibt es eine wahrhaft pazifistische Verkehrspolitik, die für Deutschland und Polen wichtiger ist, als für jeden anderen Staat der Welt. Wer daher Verkehr und Turistik zwischen den Völkern fördert, arbeitet unmittelbar der Völkerversöhnung in die Hände. Deutschland mit seiner Millionenarmee von Arbeitslosen, mit seinem Milliardendefizit in seinem Staatshaushalt, hat es nicht minder nötig als Polen mit seiner allgemeinen Wirtschaftskrisis eine derart verstandene Verkehrspolitik und Turistik zu fördern. Schliesslich hat es Polen als Barriere wider den asiatischen Bolschewismus — wie schon seinerzeit als Bollwerk wider Tatarennot und Türkengefahr — wohl verdient nach jahrhundertlanger Prüfung seinen schwererrungenen Platz an der Sonne vergönnt zu erhalten.

* * *

Die I.A.V.T. befindet sich unter dem hohen Protektorat des Präsidenten der Polnischen Republik, und die offiziellen Verrteter vieler Staaten, führende Persönlichkeiten des europäischen Wirtschaftslebens bilden das Ehren-Komitee und den Obersten Rat der Ausstellung.

Die I.A.V.T. umfasst ein Gelände von ca. 300 000 $m.^2$, welches sich in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Poznań befindet und auf welchem speziell zu Ausstellungszwecken schöne und solide Gebäude (ca. 70.000 $m.^2$) errichtet worden sind. Ein jeder, der die Landesausstellung des vorigen Jahres und die Posener Messe besucht hat, hat sich selbst von der Vortrefflichkeit und Zweckmässigkeit der Einrichtungen und der künstlerischen Ausführungen der ganzen Anlage überzeugen können.

In 28 Pavillons sind die neuesten technischen Errungenschaften aus der ganzen Welt auf den Gebieten des Transportes, der Luft- und Seeschiffahrt, des Eisenbahn- und Strassenbahnverkehrs, der Automobil- und Kraftwagenindustrie, zur Schau gestellt.

1000 Kraftwagen der bedeutendsten Weltfirmen, 100 Flugzeuge der neuesten Modelle aus allen europäischen Ländern, modernste Luxuszüge und elektrische Lokomotiven, neuestes Unterseeboot französischer Konstruktion u. s. w.

Die imposante Halle der Turistik bietet den Besuchern einen Ueberblick über die klimatischen und turistischen Vorzüge aller grossen europäischen Kurorte und Ausflugszentren.

Der Geographie-Palast der Ausstellung ist mit Beteiligung der Vereinigten Staaten von Amerika, England, Japans, Mexikos, Chinas, Brasiliens und 20 anderer Staaten organisiert.

In dem Pavillon der Internationalen Organisationen befinden sich: der Völkerbund, die Internationale Handelskammer, die Pan-Pacific-Union und viele andere Verbände, deren Einfluss auf das moderne Wirtschaftsleben in stetem Wachsen ist.

Die Vielseitigkeit der Internationalen Ausstellung für Verkehr und Turistik bringt einem jeden, der mit den Problemen des Verkehrswesens und der Turistik vertraut ist, eine Fülle selten gebotener Anregungen.

Henryk Grudziński,
Schriftleiter des Fachzeitschriftenverlages „Kupiec“.



Red. Bolesław Koreywo
Szef Propagandy Krajowej M. W. K. T.



Dr. Jerzy Madeyski
Komisarz Rządu



Henryk Żółtowski
Kierownik Wydziału Zagranicznego M. W. K. T.

Imprezy i atrakcje sportowe podczas M. W. K. T.

Podczas trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu odbędą się następujące imprezy i atrakcje sportowe:

6. 7. Zlot Okręgu Poznańskiego Związku Sokołów Polskich, połączony z 35-leciem Okręgu Poznańskiego, oraz 35-leciem Oddziału Kołowników przy Sokole Poznańskim — na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3.) Program: ćwiczenia wolne, pokazy gimnastyczne, sztafety i biegi, wyścig i reje kolarzy.

6. 7. Bieg na przełaj S. M. P. — Główna dla członków Stowarzyszenia Młodzieży Polskiej (org. przez Poznański Okręg S. M. P. w Głównie. (Dojazd tramwajem 2.)

6. 7. Zawody lekkoatletyczne międzyklubowe Warta — Stadjon (Królewska Huta) z ewtl. udziałem zawodników zagranicznych (org. przez Poznański Okręgowy Związek Lekkoatletyczny) na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3.)

6.—13. 7. Wielkie zawody konne (org. przez Wielkopolski Klub Jazdy Konnej) na Hipodromie Poznańskim przy ul. Grunwaldzkiej. Konkursy hippiczne, turniej „Polo" o nagrodę wędrowną: puhar Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, konkurs zaprzęgów ziemiańskich i konne turnieje wojskowe. (Dojazd tramwajem 6.)

10.—13. 7. Zawody pływackie o mistrzostwo okręgowe (org. przez Poznański Okręgowy Związek Pływacki) na pływalni związkowej przy Drodze Dębińskiej. (Dojazd tramwajem 3.)

12. 7. Raid samochodowy (org. przez Automobilklub Wielkopolski). Zjazd gwiaździsty do Poznania.

13. 7. Pościg za balonem (org. przez Automobilklub Wielkopolski).

13. 7. „Dzień Wołynia" (org. przez Komitet Regjonalny w Łucku). Program: Odczyt i śpiewy w radjo. Widowiska „Dożynki" i „Wieśnianki" na boisku Sokoła. — Pochód przez miasto.

20. 7. Zawody pływackie międzyokręgowe Pomorze — Poznań (bliższe szczegóły patrz: 10.—13. 7.) Program: biegi, sztafety, skoki pań i panów, mecz waterpolo.

20.—27. 7. Wielkie zawody konne (patrz 6—13. 7.).

20. 7. — 7. 8. Międzynarodowy raid awjonetek. — Start w Berlinie. Udział bierze większość państw europejskich. Trasa przez Polskę prowadzić będzie przez lotniska Poznań i Warszawa, gdzie odbywać się będą obowiązkowo lądowania. Lotnisko w Poznaniu — Ławica.

24. 7. Bieg o mistrzostwo m. Poznania (org. Poznański Okręgowy Związek Kolarski w Poznaniu).

27. 7. Drużynowe mistrzostwa lekko-atletyczne Stow. Młodz. Polskiej w Poznaniu (org. przez Poznański Okręg S. M. P.) na boisku Sokoła.

6, 9, 12, 13, 16, 19, 20, 23, 26 i 27. 8. Wyścigi konne z totalizatorem w Bydgoszczy (org. przez Wlkp. Tow. Wyścigów Konnych). Na wyścigi do Bydgoszczy uruchomione będą z Poznania autobusy.

2, 3. 8. Związkowe zawody w lekkiej atletyce i strzelaniu Stow. Młodzieży Polskiej w Poznaniu (org. przez Związek Młodzieży Polskiej) na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3.)

3. 8. Święto pływackie (bliższe szczegóły patrz 10.—13. 7.). Program: Humorystyczne popisy pływackie.

3. 8. Wyścig międzyklubowy o puhar „Warty" (org. Sekcja Kolarska K. S. „Warta", Poznań).

10. 8. Wyścig kolarski naokoło Poznania Stow. Młodzieży Polskiej (org. przez Poznański Okręg S. M. P.). Start i meta na boisku Sokoła.

10. 8. Bieg kolarski międzyklubowy (org. Sekcja Kolarska K. S. H. Cegielski, Poznań).

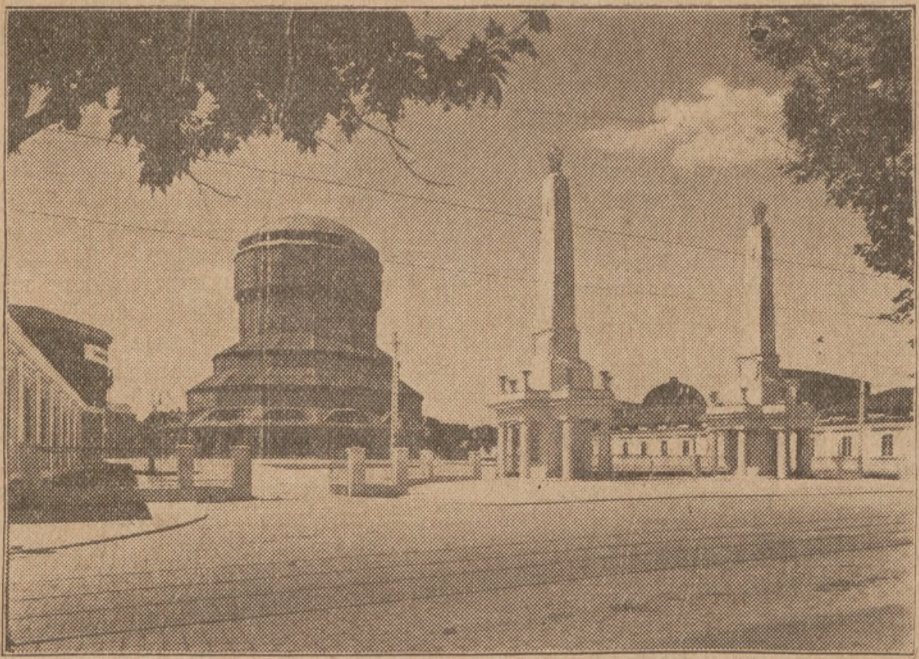


Poznań jako miasto wystaw i targów

Cała nasza Polska Odrodzona jest jakby jedną wielką wystawą nieprzezwyciężonej sprawiedliwości dziejowej. W tym sensie można słusznie twierdzić, że miasto Poznań jest najpiękniejszą halą tej wystawy, a najżywszym jej eksponatem poznańskie tereny wystawowe z osobą Prezydenta Ratajskiego pośrodku, jako ucieleśnienie samorządowej inicjatywy.

Naprawdę, niczego Poznaniowi nie brak oprócz ulicznego kurzu i tak swojskich na naszym wschodzie wyziewów. To też Poznań, ten symbol Polski czystej i pracowitej, na długo jeszcze pozostanie ostoją wszystkiego tego, z czego Polska współczesna może być dumną i punktem zbornym wszystkiego tego, co Rzeczpospolita sobie i zagranicy pokazać może.

Chociaż tego publicznie zbyt nie podkreślano, trzeba dalej zdać sobie z tego sprawę, że może nie byłoby P. W. K. i M. W. K. T. bez fundamentów poprzednich *Targów* Poznańskich, służących innym tego rodzaju imprezom za wzór.



Wejście główne na tereny M. W. K. T. w Poznaniu.

Nie tu miejsce bliżej wyłuszczać związek pomiędzy wszystkiemi imprezami wystawowo-targowemi w Poznaniu, ani też nie zachodzi potrzeba dokładniej nad tem się historycznie rozwodzić, — raczej przyda się uywdatnić niejedną ujemną stronę tego stosunku i rozwoju, przyszłości na rozwagę względnie przestrogę.

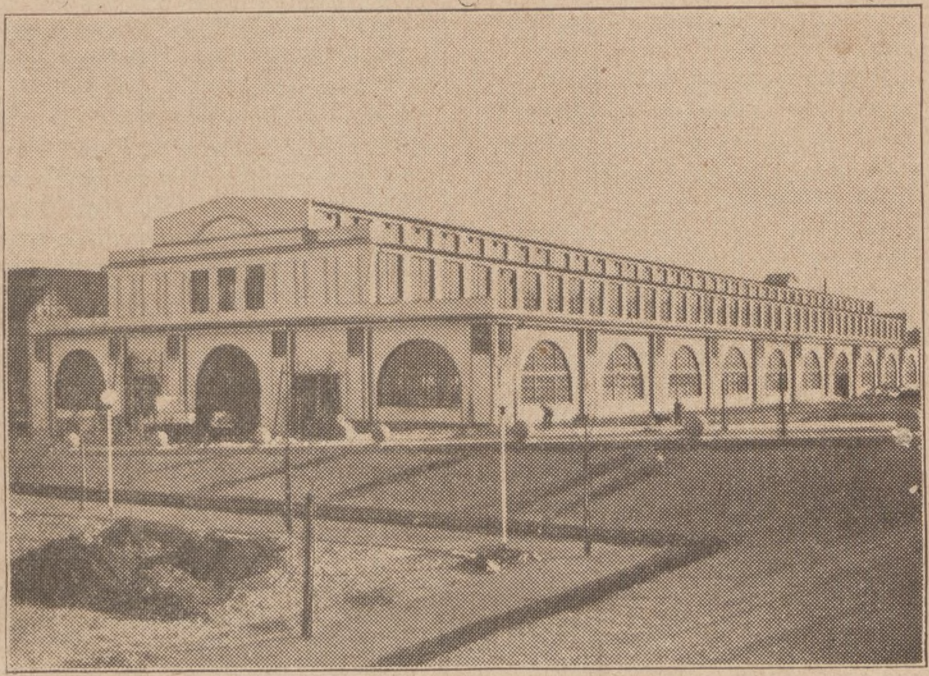
Czy nie czas już, po szeregu przedsięwzięć, skoncentrowanych w Poznaniu, pomyśleć o ogólnopolskiej planowej akcji targowo-wystawowej nietylko dla Poznania, ale też dla innych dzielnic, wzorujących się na Poznaniu, a zapominających, że nie można poznańskich wzorów bezpośrednio transponować na inny teren, a jeszcze gorzej jest, nie przestrzegać tych wzorów, trzymając się złych wzorów b. zaborców. Zachodzi obawa, że mamy już w Polsce zadużo rozmaitych wystaw i targów, przechodzących często w imprezy prywatne, robione na kolanie lub dla samego „prestige'u", podczas gdy tak w targach jak i wystawach najwyższą zasadą zaś winien być punkt widzenia ekonomiczno-kupiecki.

Sam Poznań napewno nie stanie w połowie drogi, choćby ze względu na potrzebę amortyzacji owych miljonów złotych, włożonych w tereny, zabudowania i rekwizyty targowo-wystawowe. Będzie miał i musi mieć zatem rokrocznie swe targi i swe wystawy, jedną po drugiej lub równorzędnie, obok siebie. Aby to była jednak praca państwowotwórcza w pełnem tego słowa znaczeniu, musi się stać ogniwem wytężonych wysiłków zawodowców, oddających się w zupełności idei, której służą, nie na przeciąg jednej imprezy, lecz na całe życie i nie dla przelotnego interesu, lecz dla pożytku stałego, by z rąk doświadczonych mogły wyróść dalsze pokolenia, dalsze targi względnie wystawy w innych stronach naszej Ojczyzny, mniej doświadczonych i mniej zasobnych w specjalistów wystawowych.

Co najważniejsze jednak, Poznań chyba nigdy nie zapomni, że ma już swoją tradycję, w którą wpatrzone jest całe społeczeństwo, tak samo jak wpatrzone jest w tereny, w których nie widzi już odrębnej imprezy, lecz ciągłość pracy, w której zmarnowanie jakiegokolwiek atutu i jakiegokolwiek dorobku z lat poprzednich przyjęłoby tylko z wielką goryczą lub oburzeniem.

Polska wraz z Poznaniem, tym ośrodkiem wystaw i targów wzorowych, ta chluba polskich zdolności organizacyjnych, przyjmie zatem z pełnem zadowoleniem i prawdziwą radością coraz to nowe nazwy imprez na terenach obecnej M W. K. T., ale z tą świadomością, że chociaż nazwy się zmienią wraz z eksponatami, duch pozostanie zawsze ten sam, twórczy i ciągły, kierujący się jedynie dobrem ogólnem tak pod względem doboru personelu wykonawczego jak i ciał kierowniczych. Wtedy przyjdzie też koniec na owe mnożące się w Polsce imprezy i imprezki wystawowe nieudolne, pełne dyletantyzmu, którym wielki przykład Poznania stanie się albo tamą albo wzorem, przy najbaczniejszej uwadze i życzliwości miarodajnych czynników.

H. G.



Pawilon Ciężkiego Przemysłu na M. W. K. T.

Wszyscy winni wykorzystać możliwość zwiedzenia M. W. K. T.

Dzień 6 lipca, t. j. dzień otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, będzie istotnie kamieniem milowym, znaczącym swem zaistnieniem potężny wysiłek twórczy narodu, zmierzający do zogniskowania w granicach państwa wielkich szlaków handlu światowego.

Fachowy charakter Wystawy wcale nie czyni ją cenną jedynie dla fachowców, interesujących się rozwojem wszelkich działów komunikacji jak też turystyki. Owszem szeroki zakres Wystawy, obejmującej wszechstronnie całą wytwórczość przemysłu 30-tu państw, zazębiającą się mniej lub bardziej ściśle o problematy komunikacyjne, czyni z tego międzynarodowego pokazu coś niezmiernie interesującego dla wszystkich warstw publiczności.

Pomijając już fachowców krajowych i zagranicznych, którzy z całą pewnością przybędą do Poznania celem zwiedzenia pierwszej tego rodzaju Wystawy międzynarodowej, wystawą tą winni zainteresować się słuchacze wyższych uczelni politechnicznych i handlowych, jak również uczniowie szkół specjalnych (elektrotechnicznych, radjowych itp.), uczniowie wyższych klas szkół średnich i wreszcie wszyscy obywatele naszego kraju.

To też, korzystając z wywczasów letnich, czy to wyruszając z północnych i zachodnich kresów naszej Ojczyzny na zwiedzenie cudnych, tak obficie obdarzonych walorami turystycznemi miejscowości u podnoża Tatr, Karpat lub Pienin, czy też dążąc z naszych województw wschodnich i centralnych nad tak umiłowane przez nas polskie morze, nikt nie powinien pominąć okazji do zwiedzenia pierwszej Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, odbywającej się w Polsce, w prastarym polskim grodzie — Poznaniu.

Wszystko, co ujrzą na tej Wystawie, będzie dla nich prawdziwą rewelacją i miłą niespodzianką.

Dla doznania tej satysfakcji warto bodaj na dzień jeden przedłużyć swą podróż do obranego miejsca wypoczynku letniego, zatrzymując się w Poznaniu dla dokładnego zwiedzenia tej istotnie wartościowej i ciekawej pierwszej Międzynarodowej Wystawy w Polsce.

Ten jeden dzień miłego i nienużącego pobytu na Wystawie w Poznaniu zastąpić może poniekąd obfitością wrażeń długotrwałą podróż naokoło świata.

A więc spieszmy wszyscy do Poznania na Wystawę, która niewątpliwie obudzi w nas wiarę we własne siły, wiarę w świetlaną przyszłość naszej Ojczyzny!

Inż. STANISŁAW JANISZEWSKI.

Co zobaczymy na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki?

Wycieczka po terenach M. W. K. T.

Program M. W. K. T. obejmuje pokazy środków komunikacji: lądowej, wodnej i napowietrznej, łącznie z przemysłami pomocniczemi i działem budowy dróg oraz pokaz turystyki zarówno polskiej, jak i zagranicznej.

Miejscem Wystawy są urządzone tereny „A", „B" i „C", pozostałe po P. W. K.

Od strony dworca wchodzimy na wystawę do pawilonu Nr. 1, dawnej hali Ciężkiego Przemysłu. W hali tej umieszczone są tramwaje krajowe i zagraniczne, modele okrętów, dźwigi, silniki, kotły, motory spalinowe morskie, oraz ciężki przemysł metalowy polski i zagraniczny; widzimy tutaj wspaniałe eksponaty: wagony tramwajowe, akcesorja kolejowe, hamulce powietrzne, ogrzewania parowe do taboru kolejowego itp.

Po wyjściu z tej hali od strony pawilonu naftowego na wolnem polu widzimy urządzenia tramwajowe oraz kolejki polne i walce drogowe. Mijamy pawilon nr. 2, w którym mieszczą się biura Dyrekcji M. W. K. T. i Muzeum miasta Poznania, a wchodzimy do pawilonu nr. 3, który zajęty jest przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów oraz Urząd Pocztowo-Telegraficzny.

Następny pawilon, oznaczony nr. 4, mieści podobnie, jak to było na P. W. K., biura obsługi publiczności. Z pawilonu tego prowadzi przejście do dawnej hali przemysłu papierniczego, która obecnie podzielona została na cztery części, oznaczone 5, 6, 7 i 8.

W hali 5 i 6 wystawia Ministerstwo Robót Publicznych modele, materjały i wykresy odnośnie do budowy dróg bitych i wodnych, mostów i jezdni, żegluga morska i rzeczna.

Pawilon 7 i 8 zajmują: Rumunja, Belgja, Węgry, Czechosłowacja.

W dawnym Westibulu Reprezentacyjnym P. W. K., obecnie pawilon nr. 9, ulokowane są porty: Gdynia, Wenecja, Fiume, Kopenhaga, Neapol i lotnictwo Francji.

Lotnictwo krajowe rozłożone jest obok w pawilonie nr. 10 na przestrzeni zgórą 4.000 $m.^2$.

W pawilonie nr. 10a wystawiać będzie Państwowy Monopol Spirytusowy. Z eksponatów jego na szczególniejszą uwagę zasługuje motor samochodowy, na którym dokonywane będą próby specjalnej mieszanki spirytusowej, jako napędu do motorów samolotowych i samochodowych i model fabryki odwodnienia spirytusu.

W pawilonie nr. 11, 12, 13, 16 (dawna hala przemysłu konfekcyjnego i skórzanego) mieszczą się samochody. Oprócz części tej hali, salon samochodowy zajmuje pawilony: nr. 12, nr. 13 (dawniej elektrotechnika), oraz 16 (Wieża Górnośląska). Reprezentowanych tu jest ponad 50 firm samochodowych różnych typów i rodzaju od autobusów i samochodów ciężarowych poczynając, a kończąc na samochodach turystycznych.

W wymienionych wyżej pawilonach wystawione są również motocykle, drezyny, rowery, akcesorja samochodowe.

Ogółem salon samochodowy zajmuje 12.000 $m.^2$ powierzchni.

W ten sposób obeszliśmy wokół piękny dziedziniec, otoczony kolumnadą, który w roku obecnym zużytkowany jest jako teren wystawowy. Na 8-miu torach ułożonych po jego bokach stoją lokomotywy i wagony zarówno krajowych fabryk: Cegielski, I-sza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, Zieleniewski, Zjednoczone Huty Królewska i Laura, Lilpop, Rau i Loewenstein jak i zagraniczne: włoskie, czeskie wagony sypialne itp.

Firmy: „Ruch", „Par" i „Kupiec", tak jak to było na Powszechnej Wystawie Krajowej, zajmują pawilon Targów Poznańskich, obok Wieży Górnośląskiej.

Przechodzimy zkolei do pawilonu nr. 18, dawnego Pałacu Targowego, a przemysłu metalowego na P. W. K. Zgrupowana tu jest turystyka, zarówno krajowa, jak i zagraniczna.

Wystawa turystyki polskiej składa się dalej z dwóch części na przestrzeni zgórą 3.000 $m.^2$ wystawy ogólnej, działu oraz 17 pokazów regjonalnych, organizowanych przez wojewódzkie Komitety Regjonalne M. W. K. T.

W pokazach regjonalnych znajduje szerokie odzwierciedlenie piękno polskiego krajobrazu, zabytki z dziedziny sztuki i historji, folklor, przemysł ludowy, zdrojowiska, letniska itp.

Po zwiedzeniu tego pawilonu ulicą Wystawową udajemy się na teren „B". Na samym wstępie oczom maszyn ukazuje się olbrzymia ilość torów, na których ustawiony już jest tabor kolejowy. Zwiedziwszy to, przejdziemy do pawilonu nr. 20 — Ministerstwa Komunikacji, w którym ujrzymy różnego rodzaju modele mostów, budynków, przejazdów, tunelów itp. oraz wykresy i dane statystyczne odnośnie roli i znaczenia polskiego kolejnictwa.

Imponującą tę wystawę, rozciągającą się na przestrzeni ca. 14.000 $m.^2$, organizowało Polskie Ministerstwo Komunikacji.

Naprzeciw pawilonu Ministerstwa Komunikacji znajduje się pawilon nr. 21, dawny pawilon Ministerstwa Poczt i Telegrafów, w którym umieszczona jest wystawa przemysłu elektrotechnicznego.

Na zachód od niego leży pawilon nr. 22, dawniej pawilon „Polonji Zagranicznej". Zorganizowany tu jest imponujący Pałac Geografji oraz wystawy Związków Międzynarodowych.

Park Wilsona podczas M. W. K. T. zamieniony został na ogród rozrywkowy. Muzyka, efekty świetlne zamienią istniejącą fontanną na kaskadę różnobarwnych brylantów i pereł. Z wyjątkiem bowiem danego pawilonu uzdrowisk, który zużytkowany jest pod wystawę działalności społecznej Poznańskiej Kolei Elektrycznej, znajdują tu się restauracje, kawiarnie, kino itp.

Pawilon 25 (hut szklanych) dancing-kawiarnia.

Pawilon 28 (Pracy kobiet) — restauracja.

Dyrekcja Wystawy zabezpieczyła publiczność od wysokich cen w restauracjach.

Poważne ulgi kolejowe oraz niskie ceny wstępu na Wystawę, a mianowicie: 2.— zł. za bilet jednorazowego wstępu, dla wycieczek 1.— zł., oraz za bilet stałego wstępu na cały czas trwania Wystawy 10.— złotych, uprzystępnią wszystkim zwiedzenie tej ciekawej i poważnej Wystawy.

DZIAŁ EKONOMICZNY

Obrady Międzynarodowego Kongresu Komunikacyjnego

(w) Dnia 30 czerwca rb. rozpoczęły się w Warszawie obrady Międzynarodowego Kongresu Komunikacyjnego. Trwały do 2 lipca włącznie. Program obrad był ściśle określony, obejmował 7 poniższych zagadnień, które zostały wszechstronnie przedyskutowane:

1. Sposób zasilania sieci tramwajowych i urządzenia, stosowane do tego celu — p. A. Allard.
2. Ulepszenia w budowie taboru kolejowego i drogowego, mające na celu zapewnienie pasażerom większej wygody, ułatwienie pracy personelowi i poprawy warunków eksploatacji — dr. Ing. Ph. Kremer.
3. Użycie silników spalinowych na paliwo ciężkie (ropowe) do trakcji na szynach i na drogach — p. H. Arnold.
4. Postępy w wyposażeniu elektrycznego taboru — H. Werner.
5. Tory tramw. i bud. podtorza — Ing. G. d'Alo.
6. Sposoby ułatwienia obsługi pasażerów na kolejach znaczenia miejscowego, w tramwajach i w autobusach — p. L. Baçoueyrisse.
7. Porównanie rodzajów komunikacji publicznej (koleje znaczenia miejscowego, tramwaje, autobusy), pod względem technicznym, ekonomicznym i ogólnym komunikacyjnym — p. dyr. P. Nestrypke.

Delegatowi polskiemu przydzielono właśnie ostatni temat, niezmiernie ważny ze względu na nieuregulowane stosunki komunikacyjne różnych środków komunikacji, w pierwszym rzędzie kolei znaczenia miejscowego i autobusów. Referentem z ramienia Polski jest p. inż. P. Nestrypke, dyrektor Poznańskiej Kolei Elektrycznej.

Poza tem wygłoszono szereg komunikatów: p. E. Jayot z Paryża — o porównaniu kolei znaczenia miejscowego podziemnych i naziemnych, p. L. Sekutowicza z Paryża o zastosowaniu metali lekkich do budowy linij napowietrznych, p. P. Lo Balbo w Saluzzy (Włochy) — o akumulatorowych wozach silnikowych w Europie, p. prof. R. Podoski z Warszawy — o zjawiskach korrozji elektrolitycznej, wreszcie p. O. Lange z Helsinborgu (Szwecja) — o blokadzie w sieciach jednotorowych zapomocą sygnałów automatycznych.

Po zakończeniu obrad w dniu 2 lipca uczestnicy Kongresu, podzieleni na 3 grupy, rozjeżdżają się po Polsce celem zwiedzenia jej ośrodków przemysłowych i turystycznych. Dnia 6 lipca rano wszystkie 3 wycieczki złączą się w Poznaniu, ażeby wziąć udział w uroczystości otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.

Czas pracy w kopalniach węgla

Toczące się od pewnego czasu obrady 14-ej Międzynarodowej Konferencji Pracy pod egidą Międzynarodowego Biura Pracy grupują 51 państw i wśród wielu innych spraw rozpatrują *ważne zagadnienie jednolitego unormowania i obniżenia czasu pracy w kopalniach węgla.* Obecne obrady poprzedzone zostały konferencją wstępną 9 europejskich krajów, produkujących węgiel, do których należą: Niemcy, Austrja, Belgja, Hiszpanja, Francja, W. Brytanja, Polska, Holandja i Czechosłowacja.

Obecna konferencja przystąpić ma do ograniczenia czasu pracy w kopalniach węgla. Pośpiech w tym kierunku bierze początek przedewszystkiem w Anglji, gdyż producenci angielscy obawiają się, że będą zmuszeni do zaspokojenia żądań swoich syndykatów robotniczych, wprowadzić dzień pracy w kopalniach, wynoszący 7½ lub 7 godzin, dążą również do ograniczenia godzin pracy w kopalniach innych państw kontynentalnych.

Według projektu, który Biuro Pracy przedłożyło na obecnej konferencji, *obecność robotnika w kopalni nie mogłaby przekraczać 7 godzin 30 minut na dzień, a 45 godzin na tydzień.* Za czas jego obecności uważany byłby okres od momentu wejścia robotnika do windy względnie galerji, aż do czasu wyjścia z nich. Warunkowo i maksymalnie na okres 3 lat, czas obecności w kopalni mógłby wynosić 7 godz. 45 min. dziennie i 46 godzin 30 min. na tydzień. Również przejściowo i warunkowo byłby dopuszczalny skomplikowany sposób obrachunku czasu pracy, umożliwiający dostosowanie się do nowych przepisów. Postanowienie to interesuje specjalnie Anglję. Poza tem projekt przewiduje możliwości przedłużeń i przesunięć czasu pracy z podniesieniem płac o 25 proc. dla godzin nadliczbowych.

Porozumienie takie stanowiłoby prawdziwą rewizję konwencji warzyngtońskiej, co do czasu pracy, która miała zastosowanie również do kopalń, ustanawiając jednolicie 8-godzinny dzień pracy. Syndykaty robotnicze z jednej strony sprzeciwiają się rewizji Konwencji Waszyngtońskiej, z drugiej strony wskazując na specjalne warunki pracy w kopalniach węgla, domagają się w odniesieniu do nich jej rewizji.

Obecnie według ankiety Biura Pracy *przeciętny czas pracy w kopalniach różnych krajów europejskich wynosi 8 godzin 6 min.*, a po *uwzględnieniu czasu straconego i odpoczynków, efektywny czas pracy jest przeciętnie niższy niż 6 godzin 30 min.* Według dnia wynoszącego 7 godzin 30 min. projektowanego przez Biuro Pracy, czas efektywnej pracy zostałby zmniejszony o 49 minut, t. j. 12.5 proc. w W. Brytanji, 39 minut względnie 10.2 proc. w Niemczech, o 20 minut we Francji. Również w Polsce efektywny czas pracy robotnika doznałby poważnego obniżenia.

Międzynarodowe Biuro Pracy uważa dzień wynoszący 7½ godz. jedynie za etap w kierunku ograniczenia czasu pracy w kopalniach, podczas bowiem gdy pracodawcy domagają się 8-godzinnego dnia, syndykaty robotnicze żądają 7-godzinnego dnia pracy. *Biuro Pracy sądzi, że obniżając czas pracy, z jednej strony będzie przeciwdziałać nadprodukcji, z drugiej strony da zatrudnienie większej liczby górników i zmniejszy bezrobocie.* Rozumowanie takie stanowi poważny błąd gospodarczy.

Przyjmując bowiem, że mamy do czynienia z nadprodukcją węgla, podniesienie cen sprzedażnych jedynie zmniejszy zbyt tego paliwa. Rynki zbytu dla węgla zacieśnią się jeszcze bardziej zwłaszcza, że *coraz ostrzejszą konkurencję dla węgla stanowią inne źródła energji jak ropa, siła wodna itd. Ograniczenie czasu pracy, jeżeli nie towarzyszy mu równocześnie postęp techniczny, który pozwala wyrównać zwyżkę kosztów produkcji, powiększa jedynie bezrobocie.* Ulepszenia techniczne natomiast nie dadzą się przeprowadzić z dnia na dzień, a gruntowna reorganizacja metod i sposobów pracy wymaga długich lat.

Przejście do dnia pracy wynoszącego 7 godzin 30 min. oznaczałoby dla producentów brytyjskich podwyższenie kosztów wytwarzania o 2 szyl. na tonie czyli o 15 proc. Oczywiście poderwałoby to znacznie sytuację eksportu brytyjskiego. Ponadto znaczna zwyżka cen węgla musiałaby się spotkać z opozycją wielu państw europejskich jedynie konsumujących węgiel. Wkońcu najbardziej paradoksalnem jest, że idąc za radami Biura Pracy, państwa europejskie same przygotowałyby miecz na własną szyję, faworyzując eksport krajów pozaeuropejskich.

Niewątpliwie sprawa czasu pracy w kopalniach domaga się jak najszybszego uregulowania. Nie należy natomiast przystępować do niego jednostronnie i na terenie niedostatecznie przygotowanym, by ujemne strony gospodarcze, nie zniwelowały pozornie poważnego sukcesu socjalnego.

B. Rm.

Kryzys hutnictwa żelaznego na całym świecie

Jak wykazują dane statystyczne, kryzys hutnictwa żelaznego zaznacza się nietylko u nas, lecz jest zjawiskiem powszechnem. Anglja więc pozostaje obecnie daleko poza rozwojem światowym. Gdy w r. 1913 bowiem produkcja surówki w Anglji wynosiła 13,2 proc. produkcji światowej, to obecnie stosunek ten zmalał do 7,9 proc. Zmalała również produkcja stali angielskiej z 10,3 proc. w stosunku do produkcji światowej w r. 1913 do 8 proc. w r. 1929.

W Austrji przejawy ciężkiego kryzysu hutnictwa zaznaczyły się w miesiącu ub. w postaci ograniczenia pracy w wielu działach. Cyfry produkcji w czerwcu wykażą bardzo silny spadek, gdyż w maju napłynęła do hut austrjackich tylko zupełnie nikła ilość zamówień.

Stalownie belgijskie na tle niepomyślnej konjunktury również zredukowały bardzo poważnie swą produkcję. Produkcja niektórych hut belgijskich wynosi obecnie zaledwie 35 proc. normalnych możliwości, a dużo wielkich pieców zgaszono.

We Francji pierwsze objawy pogarszającej się konjunktury zanotowano już w kwietniu rb., poczem uwypukliły się już zupełnie wyraźnie w maju i obecnie sfery hutnicze Francji uważają, że okres pomyślności hutnictwa francuskiego skończył się na pewien okres przynajmniej.

Położenie hutnictwa niemieckiego w miesiącu ub. uległo dalszemu pogorszeniu. Mimo utrzymania w mocy wielu restrykcyj i ograniczeń, produkcja surówki wykazała ponowne obniżenie, co zmusiło przemysłowców do dalszej redukcji dni pracy i robotników.

Taki sam stan rzeczy przeżywa potężny przemysł hutniczy Stanów Zjednoczonych, a również niepomyślnie kształtuje się stan hutnictwa Szwecji oraz Italji.

Walne zebranie Sp. Akc. H. Cegielski

Dywidenda wynosi 8 procent.

Doroczne walne obrady Sp. Akc. H. Cegielski zagaił prezes rady nadzorczej p. Seweryn Samulski. Sprawozdanie zarządu z przebiegu interesów za r. 1929 złożył p. inż. Suchowiak.

Zamykając sprawozdanie za rok obrachunkowy 1929, dano wyraz pomyślnym wynikom na rok następny, uwzględniając, że przechodzimy na rok ten ze znacznym portfelem zamówień. Przewidywania te okazały się słuszne, albowiem produkcja osiągnęła cyfrę 52.198.929 zł, z której wykazała się jako efektywna suma zafakturowanych w roku 1929 towarów na 48.320.612 zł.

Łączny obrót przedsiębiorstwa przekroczył dość znacznie preliminarz. Korzystny ten wynik nie odnosi się jednak do wszystkich działów produkcji, co wynikło w konsekwencji trudności gospodarczych, w które rok obrachunkowy aż nadto obfitował.

Na podstawie korzystnych cyfr sprzedaży w poprzednich latach rozszerzono dość znacznie program fabrykacji maszyn rolniczych. Produkcja ta nie mogła na czas być zmniejszoną odpowiednio do pogarszających się widoków sprzedaży i pogarszającej się konjunktury. Sprzedano maszyn rolniczych razem tylko za 2.855.000 zł wobec

przeszło 4 miljonów w roku poprzednim. Jeżeli pomimo te wszystkie trudności udało się zwiększyć znacznie ogólną produkcję i osiągnąć zysk zadowalniający, to wynik taki zapisać należy na conto sprawności technicznej, dobrej opinji o wyrobach i organizacji handlowej, które w tym roku zdały dobry egzamin.

Wszystkie wyżej opisane trudności odbiły się najwięcej na oddziale pierwszym. Niesłychanie silne mrozy spowodowały wielkie przeszkody w pracy odlewni, która przez dwa miesiące tylko przy niesłychanym wysiłku wogóle zdołała ruch utrzymać.

Odlewnia przy ogólnym bardzo szybkim rozwoju licznych innych działów nie mogła być odpowiednio zaopatrzoną w nowocześniejsze urządzenia. Braki te obecnie już się usuwa.

W oddziale drugim sytuacja się nie zmieniła. Dział ten, zajmujący się specjalnie reperacjami z natury rzeczy nie może okazywać większej ekspansji, lecz ma zapewnione normalne zajęcie.

Chodzież pracowała w roku ubiegłym słabo. Tartaki były źle zatrudnione, a cegielnie nie mogły sprzedać wyprodukowanych ilości cegieł i sączków. Oddział trzeci przeszedł w roku obrachunkowym okres bardzo intensywnej i wydajnej produkcji. Tak samo w dziale budowy kotłów parowych dokonano wiele poważnych prac.

Ogólny wynik bilansowy za rok 1929 można uważać za korzystny. Czysty zysk do dyspozycji walnego zebrania wynosi 1.518.739.48 zł. Na rok bieżący przeszła Spółka z portfelem zamówień na sumę 22.500.000 zł. Depresja gospodarcza nie pozwala na liczenie się z produkcją poziomu zeszłorocznego, zwłaszcza w dziale maszyn rolniczych. Wielkie zaufanie jednakże, jakie zdobyto w dziale kotłowym, konstrukcyj żelaznych i urządzeń przemysłowych, pozwala liczyć się z produkcją w roku bieżącym w wysokości około 46 miljonów złotych.

Zkolei p. inż. Samulski złożył krótkie sprawozdanie z działalności rady nadzorczej, poczem p. inż. Krysiewicz w imieniu komisji rewizyjnej prosił o pokwitowanie zarządu. Bilans na dzień 31 grudnia 1929 r. wyraża się w cyfrze 50.271.341,40 zł. Rachunek zysków i strat wynosi 21.869.427,53 zł. Nad sprawozdaniami wywiązała się dyskusja, w której m. in. p. inż. Suchowiak potwierdził wiadomość o poważnem zamówieniu Belgji na parowozy. Przyjęto bilans ogólny i rachunek strat i zysków. Po krótkiej formalnej dyskusji uchwalono wypłacać dywidendę 15 lipca br. Czystego zysku do podzielenia między akcjonarjuszami pozostało 1.518.739,48 zł. Zarządowi i radzie nadzorczej jednogłośnie udzielono pokwitowania. Skład rady nadzorczej mocą uchwały zebrania pozostał niezmieniony.



Uznanie dla „Rynku Metalowego i Maszynowego"

(g) Na ostatnim dorocznym Zjeździe kupców handlujących żelazem i dźwigarami w Poznaniu w dniu 28 czerwca br., o którym donosiliśmy obszernie w poprzednim numerze, przemawiał w imieniu Izby Przem.-Handlowej naczelnik wydziału mgr. praw. A. Łukaszewicz. Nawiązując do wniosku przedstawionego przez prezesa Zjazdu p. Stobieckiego, w myśl którego „Rynek Metalowy i Maszynowy" jako organ Związku miałby umieszczać regularnie obszerniejsze komunikaty Stowarzyszenia, poparł mówca wniosek samorzutnie w bardzo serdecznych słowach, podkreślając nadzwyczajną użyteczność „Rynku Metalowego i Maszynowego", który tak swą treścią jak i swem ujęciem redakcyjnem w zupełności odpowiada naszym potrzebom i pod każdym względem dorównuje podobnym pismom zagranicznym. Jako szczególną zaletę naszego pisma podkreślał oficjalny przedstawiciel władz przemysłowo-handlowych, przystępność tego pisma branżowego dla sfer kupieckich, w odróżnieniu od innych pism czysto technicznych lub przeznaczonych tylko dla pewnych warstw inteligencji zawodowej. Fakt ten wyróżnienia naszego pisma notujemy nie ze względów autoreklamy, lecz dla uwydatnienia naszych wytycznych, dla podkreślenia których nadarzyła się obecnie ta zaszczytna sposobność. Oby tylko szersze sfery naszego kupiectwa i przemysłu zechciały nas poprzeć, choćby przez prenumeratę pisma, poświęconego ich celom.

Wiadomości bieżące

REDUKCJE W KOPALNIACH RUDY ŻELAZNEJ.

Wskutek zmniejszenia się zbytu dla rudy żelaznej w kraju, kopalnie rud zmuszone są forsować eksport, nie mogą tego jednak czynić z należytym skutkiem, ponieważ robocizna jest zadroga. Ponieważ rokowania o obniżenie stawek płac nie doprowadziły do rezultatu, kopalnie były zmuszone zwolnić ostatnio 300 robotników.

DZIAŁALNOŚĆ HUT ŻELAZNYCH W MAJU.

Wytwórczość w maju w porównaniu z kwietniem wzrosła w dziale wielkich pieców o 8,15 proc., stalowni o 24,94 proc., walcowni o 13,95 proc., natomiast spadła w dziale rurkowni o 11,56 proc. W porównaniu natomiast z majem r. ub. wytwórczość hutnicza w maju rb. przedstawia spadek w dziale wielkich pieców o 36 proc. i w rurkowniach o 39,04 proc. Pewne niewielkie zmniejszenie poza tem wykazuje wytwórczość stalowni o 5,33%, walcowni o 1,42%. W okresie pierwsz. 5 mies. rb. wytwórczość wyniosła w dziale wielkich pieców 215 555 t., w stalowniach 518 387 to., w walcowniach 382 037 t. i w rurkowniach 39 761 t.

CZAS PRACY GÓRNIKÓW 7¾ GODZIN.

Komisja dla sprawy czasu pracy w górnictwie węglowem postanowiła większością głosów unieważnić poprzednie głosowania. Delegaci pracodawców na znak protestu opuścili salę.

Komisja w zmniejszonym składzie przyjęła wniosek niemiecki, oznaczający czas pracy na 7¾ godzin dziennie (wraz ze zjazdem i wyjazdem) na przeciąg trzech lat. Po upływie tego czasu ma być zwołana nowa konferencja.

Wniosek komisji będzie jeszcze rozpatrywany na plenum Międzynarodowej Konferencji Pracy.

SYNDYKAT EKSPORTOWY FABRYK OBRABIAREK W NIEMCZECH.

Pertraktacje nad utworzeniem Syndykatu Eksportowego Obrabiarek w Niemczech są już na ukończeniu. Syndykat obejmie wszystkie działy produkcji niemieckiej.

BUDOWA FABRYK OBRABIAREK W Z. S. R. R.

Wedle zapowiedzi dziennika „Izwiestja" rząd sowiecki przystąpił do budowy trzech fabryk obrabiarek, a mianowicie: fabryki tokarek rewolwerowych w Moskwie, fabryki frezarek w Niżnim Nowogrodzie i fabryki wiertarek w Charkowie.

ZAMÓWIENIA SOWIECKIE.

Sowiecka misja handlowa w Warszawie finalizuje rokowania z przedstawicielami hut śląskich „Laury", Bismarcka i innemi w sprawie dostawy dla rządu sowieckiego znacznego transportu żelaza sztabowego. Maksymalna suma wartości tej transakcji wynosić ma półtora miljona funtów, czyli przeszło 60 miljonów zł. Jak słychać, huty górnośląskie mają udzielić odbiorcom sowieckim kredytu wekslowego na okres 18-tu miesięcy, z tem, że weksle byłyby częściowo redyskontowane w poważniejszych krajowych instytucjach kredytowych.

Wymienione huty śląskie również w roku ubiegłym zawarły podobną transakcję z sowiecką misją handlową w Warszawie.

PRZEDŁUŻENIE UMOWY Z „SOWPOLTORGIEM".

Polskie Towarzystwo Handlu z Rosją Sowiecką „Polros" podpisało umowę, przedłużającą współdziałanie tego towarzystwa z organizacją importowo-eksportową rządu sowieckiego „Sowpoltorg" na jeden rok.

W ostatnich dwóch latach działalność gospodarcza tej organizacji była bardzo wydatna, a jej obroty gospodarcze wzrastały znacznie.

Według statutu, import do Związku Sowietów za pośrednictwem „Sowpoltorgu", może się odbywać tylko z Polski, natomiast eksport kierowany jest do Polski i innych krajów Europy.

„Sowpoltorg", który korzysta ze znacznych kredytów w Polsce, dopiero z końcem lata br. ustali plan tegorocznej kampanji gospodarczej zarówno co do eksportu z Polski do Rosji, jako też wywozu z Rosji Sowieckiej do Polski i innych krajów. Pozostaje to w związku z okolicznością, że nowy rok gospodarczy zaczyna się w Rosji Sowieckiej w dniu 1 października.

SPRAWY CELNE

Z RADY TOWAROZNAWCZEJ.

Na ostatniem posiedzeniu Rady Towaroznawczej w dniu 17 czerwca rb. były rozpatrywane następujące sprawy, dotyczące przemysłu metalowego:

1) spinacze do pasów napędnych skórzanych żelazne kutolane, ze śladami oczyszczania na tarczach szmerglowych — podlegają cłu według poz. 153, p. 1, lit. b;

2) trójkątniki, kolanka, rurki, łączniki i t. p. wyroby żelazne, stalowe, używane w eletrotechnice, lecz bez zabezpieczenia masą izolacyjną lub materjałami ją zastępującemi, wewnątrz lub zewnątrz wyrobu, zgodnie z obowiązującemi wyjaśnieniami do taryfy celnej — podlegają cłu według poz. 152, p. 7, lit. odp.;

3) surowe odlewy stalowe nożyczek, sprowadzane w różnych wielkościach w celu wykończenia na małowartościowe nożyczki, wobec brzmienia odnośnej pozycji, obejmującej wyroby zarówno wykończone, jak i niewykończone, należy clić według poz. 158, p. I, lit. a;

4) prostowniki elektrotechniczne bez względu na sposób działania oraz na ich przeznaczenie, t. j. również przeznaczone do celów radjotechnicznych, należy clić według poz. 169, p. 19, lit. odp.;

5) stal taśmowa dekapowana, polerowana, ściemniona lub innym sposobem sztucznie oksydowana — podlega cłu według odnośnych punktów poz. 140, z dodatkiem 30%, przewidzianym dla żelaza taśmowego, stosownie do uwagi 1 do poz. 140;

6) trychinoskopy projekcyjne do badania mięsa podlegają cłu według poz. 169, p. 1.

Ruszta Tow. Akc. „Wielkopolana"



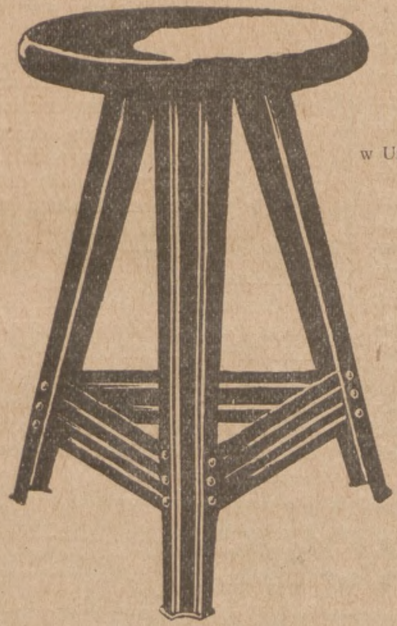
POZNAŃ
DĄBROWSKIEGO 81
Tel. 61-56

8299 c

Taboret stalowy

z drewnianem siedzeniem

zgłoszony w Urz. Pat. Rz. P.

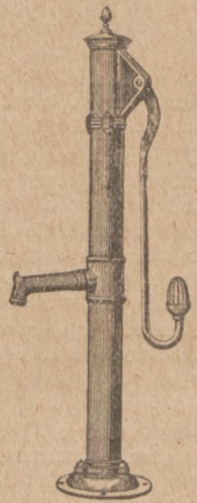


tańszy i trwalszy od innych krzeseł

Fabryka Wyrobów Metalowych
„DECORUM"
Sosnowiec

8961

FABRYKA POMP, ODLEWNIA ŻELAZA



Wiercenie studzien artezyjskich

Wyrabiamy pompy podwórzowe, ogrodowe, skrzydłowe, ssąco - tłoczące i odśrodkowe na wielką wydajność.

Do napędu ręcznego, konnego i motorowego.

Dla cukrowni, browarów, gorzelni oraz małych i wielkich gospodarstw rolnych.

J. KOPCZYŃSKI i SP.
Poznań, ul. Marsz. Focha 127
Telefon 60-42 **Rok zał. 1893**

Cenniki wysyłamy na życzenie bezpłatnie.

Polecamy nasze znane z solidnego wykonania

Okucia do wszelkiego rodzaju mebli

z dostawą natychmiastową tak czysto mosiężne jako też imitację (pomosiężane).

Katalogi i cenniki gratis.

Bydgoska Fabryka Okuć Meblowych i Budowlanych T. z o. p., Bydgoszcz 8692

WĘŻE

gumowe, parciane, ssące i tłoczące
jak również 8909
wszelkie łączniki do tychże
poleca
„HATECH"
Skład Artykułów Technicznych STEFAN CZAPSKI
POZNAŃ, ŚW. MARCIN 65

FARBA

chroniąca od rdzy

„METALINA"
8081 prawnie zastrzeżona.

Prospekty i oferty przedkłada generalny zastępca
H. SPIRA, Szczakowa - Małopolska.

Kronika gospodarcza

UDZIAŁ POLSKI W WYSTAWIE NOWOJORSKIEJ HANDLU IMPORTOWEGO.

Jak wyjaśnia się obecnie, zorganizowanie zbiorowego udziału przemysłu polskiego w wielkiej Wystawie Importu Amerykańskiego, której otwarcie nastąpi w dniu 4 sierpnia br. do skutku nie dojdzie. Weźmie w niej natomiast udział indywidualny wiele poszczególnych wytwórni. — Tak więc m. in. wyślą swe eksponaty do New Jorku niektóre fabryki przemysłu artystycznego a kolekcja tych eksponatów przed wysłaniem do Ameryki będzie wystawiona w salonie Tow. Zachęty Sztuk Pięknych.

NOWA TARYFA CELNA GOTOWA BĘDZIE NA JESIEŃ.

Współpraca Izb Przemysłowo-Handlowych.

Prace nad projektem nowej taryfy celnej w komisji międzyministerjalnej posuwają się naprzód i jest nadzieja, że będą ukończone w jesieni r. b. Według oświadczenia p. ministra przemysłu i handlu projekt nowej taryfy celnej po wypracowaniu przez komisję międzyministerjalną będzie jeszcze przekazany reprezentacjom kół gospodarczych dla ostatecznego uzgodnienia. W szczególności coraz bardziej krystalizuje się pogląd, że projekt nowej taryfy celnej będzie skierowany do ostatecznego zaopinjowania, po przeprowadzeniu go przez komisję międzyministerjalną do Izb Przemysłowo-Handlowych, które zostaną naprzód o tem uprzedzone celem odpowiedniego przygotowania się i podziału pracy między siebie na wzór tego systemu, jaki przed wojną panował w Austrji, gdzie zależnie od stopnia zainteresowania poszczególnemi gałęziami w danych okręgach izbowych izby wypracowywały odpowiednie działy projektu taryfy celnej.

REJESTRACJA AGENTÓW I PRZEDSTAWICIELI FIRM FRANCUSKICH.

Polscy przedstawiciele i agenci firm francuskich winni we własnym interesie zarejestrować się u radcy handlowego przy ambasadzie francuskiej (Warszawa, Al. Ujazdowskie 19), podając nazwę firmy, którą reprezentują, oraz branżę, w której pracują.

BILANS HANDLOWY W MAJU.

Według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego bilans handlowy Polski (łącznie z w. m. Gdańskiem) w maju br. przedstawia się jak następuje:

Przywieziono w maju 296.021 ton o wartości 196.700 tys. zł., wywieziono 1.432.330 ton o wartości 199.201 tys. zł., stąd saldo dodatnie bilansu handlowego wynosi + 2.501 tys. zł.

W porównaniu do poprzedniego miesiąca przywóz zwiększył się na wadze o 14.362 ton i na wartości o 17.285 tys. zł. W porównaniu do kwietnia zwiększenie wybitniejsze przywozu wykazują grupy materjałów włóknistych o 8.3 milj. zł. (z czego bawełna o 3.2, wełna o 1.2, wełna czesana o 2.0, przy jednoczesnem zmniejszeniu się przywozu tkanin jedwabnych o 1.0), samochodów o 2.1, maszyn i aparatów o 2.8, metali i wyrobów o 2.6, skór i futer o 2.4, oraz artykułów spożywczych o 2.1 (z czego ryż 3.0 i tytoń 1.4 przy jednoczesnej zniżce przywozu owoców i jagód o 1.5 i tłuszczów zwierzęcych spożywczych o 1.0 milj. zł.).

Zmniejszenie przywozu występuje najwybitniej na saletrze chilijskiej o 2.4, saletrze norweskiej o 1.5 oraz materjałach i aparatach elektrotechnicznych o 1.1 milj. zł.

OCHRONA PRZED LICHWIARZAMI.

Drobny kredyt osobisty.

W systemie kredytowym Ameryki dokonała się w ostatnich latach zasadnicza zmiana.

Obok uznanej oddawna zasady, że produkcja ma prawo do kredytu, utrwala się coraz bardziej przekonanie, że i konsumcja winna być regularnie finansowana.

Według najnowszych obliczeń statystycznych, kredyty udzielane w Stanach Zjednoczonych przy zakupach na raty, wynoszą rocznie około 4 miljardów dolarów. W najnowszych czasach zaś obok tego kredytu rozwinął się drobny kredyt osobisty. Utorował mu zaś drogę National City Bank urządziwszy osobny oddział tego kredytu. Za przykładem zaś tej największej instytucji finansowej poszło z czasem 100 amerykańskich banków handlowych. Udzielanie drobnego kredytu osobistego wzmaga się coraz bardziej.

Rozwój ten posiada wielkie znaczenie przedewszystkiem dlatego, że drobny kredyt dotychczas był wyłączną domeną lichwiarzy.

Urządzona niedawno przez Twentieth Century Fund ankieta wykazała, że udzielanie mniej zamożnym osobom drobne kredyty dosięgły w Stanach Zjednoczonych rocznie około 2,5 miljarda dolarów. Tym sposobem ochrania się tę warstwy ludności od wyzysku lichwiarskiego.

Gdy bowiem lichwiarze za taki drobny kredyt pobierają do 200 proc. rocznie, to banki liczą wszystkiego 10—12 proc.

Pomieniona ankieta dowiodła także, że suma strat w tej dziedzinie kredytowej jest nagół minimalna. Oczywiście, że zasięganie informacyj oraz inkaso połączone są z dość znacznemi kosztami.

SPRAWY PODATKOWE

PODATEK PRZEMYSŁOWY OD OBROTU SZMELCEM METALI PÓŁSZLACHETNYCH.

W sprawie zastosowania ulgowej stawki podatkowej przy wymiarze podatku przemysłowego od obrotu szmelcem metali półszlachetnych, Ministerstwo Skarbu wydało okólnik L. D. V. 5169/4/30 z dnia 22 maja 1930 r. następującej treści.

Szmelc metali półszlachetnych (miedzi, mosiądzu, cyny, niklu, aluminjum itp.) należy zaliczyć do surowców, niezbędnych do rozwoju przemysłu krajowego, do których mają zastosowanie postanowienia ustępu b) art. 7 ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. nr. 79, poz. 550) przy obrotach dokonywanych przez przedsiębiorstwa handlowe przy sprzedaży hurtowej, przedsiębiorstwa skupu zawodowego oraz samoistne przedsiębiorstwa wykonywania dostaw.

O powyższem zarządzeniu należy zawiadomić władze I. instancji z tem, że ma ono zastosowanie do obrotów osiągniętych, począwszy od 1 stycznia 1929 r.

OBJAŚNIENIE PODSTAW WYMIARU PODATKOWEGO.

Ustawa o podatku przemysłowym nie zawiera żadnego przepisu, nakładającego władzom podatkowym obowiązek, by objaśniały podatnikom podstawy, na których oparły oszacowanie. Niemniej ma takie wyjaśnienie dla podatników często duże znaczenie, ponieważ władze podatkowe wobec podatników, prowadzących księgowość handlową nieprawidłowo a przynajmniej w sposób dający powód do zastrzeżeń, dokonują wymiaru tylko na podstawie posiadanego materjału informacyjnego, najczęściej niepewnego i niedostatecznego. Przeważnie dopiero odpowiedź pisemna władzy wymiarowej daje podatnikowi możność obrony drogą odwołania. Ze względu na tę potrzebę Ministerstwo Skarbu nakazało władzom wymiarowym pierwszej instancji, by podatnikom już na ustne zapytania udzielały odpowiednich objaśnień.

WADY SYSTEMU PODATKOWEGO.

W „Gazecie Bankowej" dr. S. Spat daje ciekawe oświetlenie przyczyn i skutków tak jaskrawo występującej obecnie inflacji wekslowej:

„Główną przyczyną nadmiernego obiegu wekslowego jest — zdaniem autora — z jednej strony niedoskonałość naszego aparatu handlowo-finansowego, a z drugiej — chroniczny brak kapitału. Banki żądają od swoich klientów weksli na zabezpieczenie kredytu i przyjmują tych weksli nadmierną ilość i często zbyt słabych dlatego, że nie mają możności ocenić ściśle zdolności kredytowej klientów z braku prawdziwych bilansów.

Niski poziom kulturalny wielu przedsiębiorstw powoduje, że nie są one w stanie przedkładać bilansów, sporządzonych według zasad przyjętych na Zachodzie. Lecz nawet tam, gdzie poziom ten jest dostatecznie wysoki, śruba podatkowa uczyniła swoje, aby odzwyczaić naszych przemysłowców i kupców od sporządzania rzetelnych bilansów. Charakterystyczną jest rzeczą, że nawet przedsiębiorstwa, które nie mają zamiaru ukrywania swych obrotów czy dochodów przed władzą podatkową, często są do tego ze względu na swą klientelę zmuszane, ta bowiem oświadcza, iż nie będzie kupowała towarów w tych przedsiębiorstwach, które należytą prowadzą buchalterję, albowiem narazi to je na powiększenie ich podatków i świadczeń."

NORMY ŚREDNIEJ DOCHODOWOŚCI DLA WYMIARU PODATKU DOCHODOWEGO NA ROK 1930.

Odbyło się posiedzenie Komisji Podatkowej Izby Przemysłowo-Handlowej, na którem ustalono dla około 100 branż przemysłowych i handlowych normy średniej dochodowości w roku 1929, oparte na informacjach zebranych przez Izbę od organizacyj gospodarczych i poszczególnych przedsiębiorstw. Normy te będą przedstawione władzom skarbowym, które je zastosują przy wymiarze podatku dochodowego.

Skrzynka zapytań
z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5532. firmy, dostarczającej przesuwacze krążkowe (Rollbank).

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5555. firmy, dostarczającej magneta do motorów 1-cylindrowych, rotacyjne o wysokiem napięciu.

Nr. 5559. firmy dostarczającej zamki, spinki z czerwonym krzyżem do pasków dla służby sanitarnej.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5577. firmy, mogącej dostarczyć maszynę do gięcia kolan do rur dymnych ewtl. z narzędziami.

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Nr. 5585. fabryk transmisyj żel. wałów transmisyjnych, kół pasowych, żel. itd.

Nr. 5588. fabryki pompek do rowerów.

Nr. 5599. fabryki, dostarczającej maszyny do fabrykacji łańcuchów z drutu do materaców patentowych.

Nr. 5600. Kto buduje turbiny powietrzne do pompowania (Windmotore).

Nr. 5602. firmy, dostarczającej ocynkowane łańcuchy do żaluzyj.

Nr. 5603. fabryki wyrabiającej drewniane obręcze.

Nr. 5607. instytutu, któryby przeprowadził chemiczną analizę kamienia wapiennego, tak na zawartość jak i na procentowość.

Nr. 5617. firmy, wyrabiającej kosiarki do koszenia szawarów (tarczaku, sitowia).

Nr. 5620. firm, kraj. dostarczających trocinę.

Nr. 5621. firmy, dostarczającej płyty posadzkowe i glazurowe ścienne.

Nr. 5622. firmy, dostarczającej glazurowe rury kamionkowe.

Nr. 5623. firmy, dostarczającej siatkę druciana z wstawkami z gliny palonej.

Nr. 5625. fabryki, wyrabiającej narzędzia jak dłuta stolarskie i ciesielskie.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Maszyny narzędziowe „Wiepofana"

Gdy przed dziesięciu laty Polska wkroczyła na drogę pracy pokojowej i z niezrównanym zamachem zabrała się do uprzemysłowienia kraju, największą niemal ze wszystkich dziedzin wytwórczych żywotność wykazał przemysł metalowy. Jak grzyby po deszczu powstawały przetwórcze zakłady metalowe specjalizujące się w najróżniejszych działach produkcji. Jedną z głównych trudności spotykanych w organizacji zakładów przemysłowych, była konieczność sprowadzania maszyn narzędziowych ze źródeł zagranicznych, bowiem Polska w pierwszych latach odzyskania naszej niepodległości wytwarzała tylko niektóre typy maszyn narzędziowych w znikomej w stosunku do potrzeby ilości. I wówczas to, niektóre zakłady przemysłowe uwzględniając potrzeby rynku oraz w myśl zasady dążenia do samowystarczalności, przeszły do produkcji tychże maszyn. Na ziemiach zachodnich Polski rozgłos w tej dziedzinie zdobyła **„Wiepofana", Wielkopolska Odlewnia, Fabryka Narzędzi i Maszyn Tow. Akc. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 81.** Buduje ona tokarki precyzyjne szybkobieżne w dwu typach, dalej tokarki typu ciężkiego o wzniesieniu kłów 325/750 m/m oraz wiertarki słupkowe do otworów 15 m/m średnicy i stołowe do otworów 8 m/m średn., wreszcie szlifierki stołowe i słupkowe do tarcz 200 m/m. — Wszystkie te maszyny odznaczają się precyzyjnością wykonania i pod względem konstrukcji są ostatnim wyrazem techniki, nie ustępując w niczem podobnym fabrykatom zagranicznym.

Zakłady „Wiepofana", dysponujące nowocześnie urządzoną odlewnią, dostarczają również odlewy żeliwne staliste jak cylindry do maszyn parowych i motorów spalinowych, tłoki, ruszta wszelkiego rodzaju kwaso- i ognioodporne zarówno do palenisk stałych oraz ruchomych.

Rdzennie polską tę placówkę wytwórczą polecamy zasłużonemu poparciu sfer interesowanych. —p—

Wytwórnia Artykułów Blaszanych Stanisław Wróblewski, Poznań, Droga Dębińska 12

W tych dniach skorzystaliśmy z zaproszenia do zwiedzenia warsztatów wytwórni artykułów blaszanych p. **Stanisława Wróblewskiego,** który jako dzielny i o wybitniejszych zdolnościach fachowiec z głębszem doświadczeniem w produkcji wyrobów blaszanych, urządził na modłę nowoczesną niewielkich rozmiarów fabryczkę, stojącą jednakże pod względem technicznym na wyżynie swego zadania. Tu z tej skromnej placówki i w rezultacie mrówczej pracy wychodzą różnego rodzaju wyroby blaszane specjalnie lakierowane i barwione sposobem natryskowym, godne najprzedniejszych zakładów fabrycznych i współzawodniczące z korzyścią z tego rodzaju fabrykatami zagranicznemi. — Wytwórnia p. Wróblewskiego dostarcza w pięknem wykonaniu lakierowane i emaljowane skrzynki do chleba, blachy nad wodociągi lakierowane różnego rodzaju i wielkości, puszki do korzeni, pudełka do grzebieni, do ścierek, cebuli itp., garnitury do sody, piasku i mydła, puszki i garnitury do kawy, cukru, herbaty i kakao.

Placówkę tę polecamy uwadze i zasłużonemu poparciu interesowanych sfer przemysłu i kupiectwa jako bezpośrednie oraz najkorzystniejsze źródło zakupu wymienionych artykułów.

—p—

„Wartome“, Poznań, ul. Dąbrowskiego 70

Rzutki przemysłowiec p. **St. Zieliński** pod powyższą firmą uruchomił fabrykę maszyn i armatur, wyposażoną w odlewnię metali o nowoczesnem urządzeniu. Firma „Wartome“ wykonuje jako specjalność wszelką armaturę parową, gazową i wodną, dalej odlewy z miedzi, spiżu, mosiądzu, fosforbronzu, niklu, stalbronzu i wszelkie odlewy galanteryjne. Prócz tego przeprowadza się gryzowanie kół zębatych do samochodów itd. oraz reperacje wszelkich maszyn rolniczych i armatur. — Firmę „Wartome“, zatrudniającą wyłącznie personel wyspecjalizowany, polecamy usilnie poparciu sfer interesowanych oraz czytelników naszych.

—p—

Rozrost Fabryki Maszyn i Wozów St. Malinowski w Śremie

Do jakich rezultatów doprowadza konsekwentne i niestrudzone dążenie do raz wytkniętego celu, tego najlepszym dowodem jest rozwój i stały rozrost przedsiębiorstwa firmy **St. Malinowski w Śremie.** Z drobnych zaczątków, głównie jako placówka handlowa i naprawy maszyn rolniczych, do dziś firma St. Malinowski rozwinęła się do poważnych rozmiarów i w wewnętrznej swej organizacji podzielona jest na trzy odrębne działy i to: fabrykę maszyn, fabrykę wozów i odlewnię żelaza.

Z czołowych, przez poszczególne te oddziały wytwarzanych fabrykatów wymienimy następujące: maneże pałąkowe, talerzowe, Haakowskie, walce pierścieniowe, gwiazdkowe Cambridge-Croscill oraz gładkie, dalej młocarnie, sieczkarnie, wialnie itd. — Z działu maszyn przemysłowych buduje fabryka ta nuciarki, gwinciarki, aparaty do toczenia cylindrów a fabryka wozów dostarcza przyczepki samochodowe, traktorowe, wozy mieszkalne, beczkowozy, wozy robocze i bryczki.

Wszelkie wymienione fabrykaty odznaczają się pierwszorzędnem pod każdym względem wykonaniem i dostarczone bywają po cenach i na warunkach rzeczywiście konkurencyjnych.

—p—

Fabryka Dźwigów Bracia Jenike w Warszawie

W stolicy państwa, w Warszawie, gdzie koncentruje się już bardzo liczny zastęp zakładów przemysłowych wszelkich niemal dziedzin wytwórczych, istnieje również poważniejszych rozmiarów fabryka Braci Jenike, specjalizująca się w budowie dźwigów. Zarząd fabryki mieści się przy Alejach Jerozolimskich 20. Zakłady fabryczne firmy Jenike wytwarzają dźwigi osobowe i towarowe nowoczesnego typu oraz różnej nośności, ręczne dźwigniki wszelkich systemów i to elektryczne, transmisyjne i hydrauliczne. Prócz dźwigów placówka wspomniana fabrykuje łańcuchy, liny stalowe, narożniki do muru, jako też listwy do stopni i różne inne wyroby konstrukcji żelaznej. — Zaznaczyć wypada, że omawiana firma posiada własną stację doświadczalną elektro-hydrauliczną o zdolności 100.000 kg. mtr. i wszystkie wciągi oraz łańcuchy przed wypuszczeniem w obieg handlowy poddane są gruntownej próbie na wytrzymałość. — Fabryka Braci Jenike odznaczona została na zeszłorocznej PWK. w Poznaniu Państwowym Złotym Medalem i wielkim złotym medalem Komitetu Wystawy.

Rozszerzenie i przeniesienie firmy „Sito“ w Warszawie do własnych budynków fabrycznych

Powszechnie w kołach przemysłowych znana **Wytwórnia Blach Dziurkowanych „Sito“ w Warszawie,** celem odpowiedniego zwiększenia produkcji dla pokrycia stale wzrastającego popytu, przeniosła swoje warsztaty fabryczne oraz handlowy oddział sprzedaży z ul. Dobrej 86 do własnego budynku w Warszawie na **Grochowie, przy ul. Wiatracznej 15,** na co Szanownym Czytelnikom naszym zwracamy szczególniejszą uwagę.

Firma „Sito“, jak to już swego czasu informowaliśmy, otrzymała na zeszłorocznej P. W. K. w Poznaniu wielki medal srebrny a produkuje ona i dostarcza blachy dziurkowane czyli sita wszelkich wymiarów dla potrzeb przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dalej dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów. Zakłady przemysłowe „Sito“ dostarczają również urządzenia i aparaty techniczne oraz blachę ażurową dla celów budownictwa itp. Jedyną w swym rodzaju placówkę tę wytwórczą, polecamy zasłużonej uwadze jako bezpośrednie a zatem najkorzystniejsze źródło zakupu wymienionych artykułów. Odbiorcom służy firma „Sito“ bezinteresownie cennikami.

—p—

Kupując polski towar — wzbogacasz kraj i siebie samego!

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Największy most łukowy na świecie

Jest to most drogowy, który ma być wykonany do 1932 r. kosztem 18 milj. dolarów nad kanałem Kill van Kull w New-Yorku.

Konieczność wybudowania tego mostu wynikła z szerokiej rozbudowy środków komunikacyjnych na krańcach tego miasta. Przewiduje się mianowicie, że ruch przez most w 1932 r. osiągnie liczbę 950.000 pojazdów, w 1937 r. — 2.000.000, a w 1950 r. — 4.000.000 pojazdów.

Jeżeli opłata za przejazd przez most autobusu i samochodu ciężarowego będzie wynosiła 75 cent., za inne pojazdy 50 cent., a od pieszych po 5 centów, to po potrąceniu kosztów eksploatacji przyniesie most w tych 3 latach czystego dochodu po 780.000, 1.500.000 i 3.250.000, co oczywiście będzie doskonałem oprocentowaniem włożonego kapitału.

Wybór systemu konstrukcji, przekrywającej bez podpór rozpiętość 510 m., dokonany został po opracowaniu projektów: konstrukcji wspornikowej Gerbera, mostu wiszącego i łuku dwuprzegubowego bez ściągów.

Typ Gerbera odrzucony został przedewszystkiem ze względów estetycznych, konstrukcja wisząca okazała się dla danego wypadku o około 1 milj. dolarów droższą od łukowej dwuprzegubowej, wobec czego wybrano tę ostatnią. Skalisty grunt, wznoszący się wysoko aż pod samo dno rzeki znakomicie sprzyjał fundowaniu podpór mostu łukowego, które z łatwością mogły przyjąć na siebie całkowite rozpory poziome mostu. Prócz tego za konstrukcją łukową przemawiało 7½-krotnie mniejsze ugięcie niż w konstrukcji wiszącej.

Po obu stronach głównego przęsła łukowego wykonano wiadukty w postaci belek żelaznych, opartych na filarach betonowych.

Górny i dolny pas łuku są dźwigarami kratowemi o kształcie paraboli.

Odległość między osiami górnego i dolnego pasa wynosi w środku 11,4 m., na podporach jest nieco większa.

Pas dolny w środku leży o 83,5 m. powyżej linji podpór.

Pas dolny jest częścią konstrukcji najbardziej obciążoną; wykonano go, z wyjątkiem blach pionowych, ze stali niklowej wymiary zewnętrzne przekroju tego pasa wynoszą 1,65×2.08 m., ilość żelaza — od 3730 do 6350 cm³ na 1 m. b. Pas górny, jak i blachy pionowe pasu dolnego, wykonano ze stali krzemowej. Ilość żelaza w pasie górnym wynosi — 2940 cm² na 1 m. b.

Odległość między głównemi dźwigarami w kierunku poprzecznym jest 22,55 m.; słupki pionowe, rozmieszczone co 12,7 m., dzielą dźwigary na 40 pól.

Pomost pomyślany jest w sposób następujący: do poszczególnych słupków podwieszone są kratowe belki poprzeczne o wysokości 2,29 m.; belki poprzeczne połączone są 2-ma głównemi belkami podłużnemi, które zkolei w środkach sych rozpiętości są usztywnione drugorzędną belką poprzeczną o wysokości 1,52 m. Oprócz tego ma być 8 drugorzędnych belek podłużnych.

Wierzchnia budowa pomostu ma być wykonana w 2-ch etapach. Początkowo będzie wykonana jezdnia o szerokości 12,2 m. dla 4 szeregów pojazdów i 2 chodniki dla pieszych, każdy o szerokości 1,98 m. Następnie chodniki mają być przeniesione na dobudowane i wysunięte nazewnątrz na 2.29 m. wsporniki, a jezdnia ma być rozszerzona do 19,8 m. na sześć szeregów pojazdów, lub też będzie dostosowana do 4 szeregów pojazdów i 2 torów kolei miejskiej.

Wiatrownice kratowe o kształcie K zostaną wykonane tak pod jezdnią, jak i pomiędzy obydwoma parami pasów dźwigarów głównych. W miejscach przecięcia jezdni z pasami parcie wiatru będzie przenoszone przez specjalne ramownice.

Podstawy łożysk o wymiarach 4,57×27,43 m. zakotwiono w betonie zapomocą prętów okrągłych.

Fundamenty z betonu wykonano w podwójnych stalowych ściankach szczelnych (56,4×48,8 m.); na fundamentach ustawiono filary ze stali, obetonowane i wyłożone granitem.

Dźwigary główne miały być początkowo budowane jako trójprzegubowe łuki, obliczone na ciężar własny mostu, a po zmontowaniu ich przegub środkowy miał zostać usunięty. Sposób montowania pozostawiony został do wyboru przedsiębiorcy. O wielkich obciążeniach konstrukcji świadczy najlepiej siła osiowa 12.600 ton, działająco w dolnym pasie.

Zasadnicze dopuszczalne naprężenia przyjęto: dla stali normalnej 1400 kg/cm², dla stali krzemowej 1890 kg/cm², dla stali niklowej 2310 kg/cm². W prętach ściskanych naprężenia zmniejszono odpowiednio do wiotkości prętów do 1190, 1610 i 1960 kg/cm². Naprężenia ścinające przyjęto 875, 1190 i 1400 kg/cm², zależnie od gatunku stali.

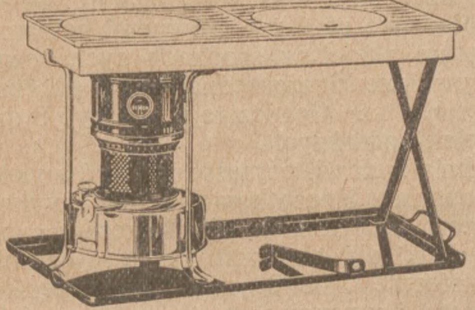
Ciekawe jest, że równocześnie z tym mostem ci sami właściciele — Zarząd Portowy N. Yorku — wykonywa największy most wiszący na świecie — na rz. Hudson — o rozpiętości poszczególnych przęseł 1067 m.

Zastosowanie tak różnych konstrukcyj dowodzi niewątpliwie, że nie można a priori oddać pierwszeństwa jednemu lub drugiemu z tych systemów. Wybór konstrukcji zależy od wielu okoliczności, a przedewszystkiem od gruntu, na którym mają być posadowione filary i przyczółki.

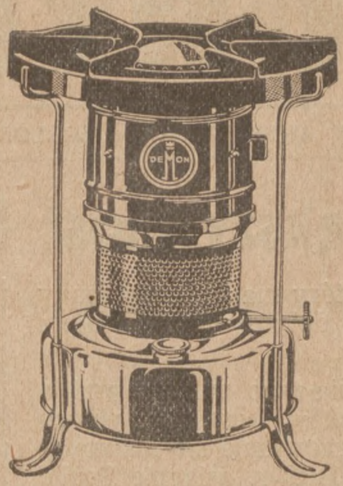
(„Przegląd Techniczny")

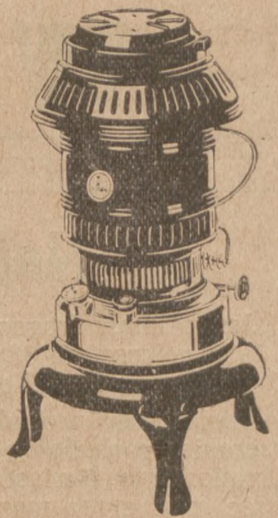
Nowy system ogrzewania

Zużytkowanie gazu i elektryczności do nagrzewania i gotowania jest dziś rzeczą powszednią, ogólnie zaprowadzoną i rozpowszechnioną. Metoda ta wymaga jednakże specjalnych urządzeń, wielkich zakładów wytwarzania energji oraz kosztownych instalacyj rurociągów czy przewodów. To też tam, gdzie urządzeń tego rodzaju nie posiadamy, interesowani przyjmą niezawodnie z wdzięcznością i wyrazem zadowolenia do wiadomości, że dzięki postępowi w technice i świeżo zaprowadzonemu systemowi, przy nikłym stosunkowo nakładzie i bardzo niskich kosztach, zapewnić można sobie wszystkie korzyści, płynące z zastosowania gazu i to bez jakiejkolwiek bądź zależności, co jest bodaj jednem z najważniejszych.



Wynalazkiem o tego rodzaju doniosłem znaczeniu jest nowy naftowy aparat do gotowania marki „Demon“ — **Demon-Petroleumkocher“.** — Dzięki pomysłowej konstrukcji, zwykła nafta zamienia się na gaz i z domieszką tlenu z powietrza spala się podobnie jak proces ten odbywa się przy stosowaniu gazu świetlnego. — Uzyskany płomień jest również czysto niebieski, posiada równą siłę cieplną jak płomień gazu, jest bezwonnym i nie wydziela sadzy. Obsługa takiego aparatu jest bardzo prosta i zupełnie zbytecznem jest jakiekolwiek regulowanie lub pompowanie.





Według tegoż systemu buduje się również piece. Wielka i niezrównana zaleta tychże pieców spoczywa w tem, że bez czekania i regulacji palą się one przez szereg godzin nie wydzielając najmniejszego czadu lub sadzy. Zalety te sprawiają, że **„Demon“** jest idealnym wprost piecem o długiem i nieustannem paleniu, nadającym się doskonale do nagrzewania mieszkań, biur, lokali handlowych, warsztatów rzemieślniczych i przemysłowych, magazynów itd. Doznał on też z tej przyczyny nadzwyczaj szybkiego rozpowszechnienia i zastosowania we wskazanych kierunkach.

Jedynym wytwórcą aparatów do gotowania i pieców „Demon“ jest firma **R. Ditmar Gebrüder, Brünner** A. G. w Wiedniu XI, Erste Heidequerstrasse. —p—

Mechaniczny człowiek wypełnia wszystkie rozkazy

W pięknej angielskiej miejscowości kąpielowej, Ilfracombe „bawi“ mechaniczny człowiek, Eryk Robot, który jest największą atrakcją uzdrowiska.

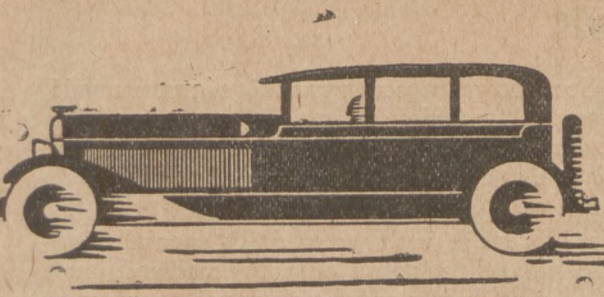
Eryk, jak sam powiada o sobie, jest największym cudem współczesnej techniki. Na rozkaz wstaje, siada, kłania się odwraca głowę, porusza rekoma zupełnie jak żywa osoba.

Jednym z jego najosobliwszych talentów jest zdolność mówienia, i to zupełnie do rzeczy. Eryk odpowiada na pytania, co wśród odwiedzającej publiczności budzi niekiedy wielką wesołość. Jeden z obecnych np. zapytał go, co myśli o współczesnej kobiecie. „Bardzo mi się podoba“, odpowiedział natychmiast mechaniczny człowiek. Zapytany o zdanie w sprawie długich sukien kobiecych powiedział, że krótkie sukienki są zgrabniejsze i nie tamują ruchów. Na pytane z czego żyje, odpowiedział bez namysłu: „Żyję prądem“.

Jest to prawda, Eryk bowiem poruszany jest tylko elektrycznością. Ruchy jego są zaś tak precyzyjne, że wiele osób nie chce wierzyć, że w aluminjowem jego wnętrzu nie kryje się jaki mały chłopiec, który wykonywa rozkazy. Tym niedowiarkom pozwala się otwierać wnętrze Robota i zaglądać do środka.

Nowy aparat do szybkiej kontroli wilgotności drzewa

W Niemczech wynaleziono i zbudowano przyrząd, który przy pomocy elektryczności pozwala na natychmiastowe określenie wilgotności drzewa. Pomiar polega na tem, że przewodnictwo i inne własności elektryczne drewna zależą nietyle od jego gatunku, ile od ilości zawartej w niem wody. Nowy aparat ma bardzo nieznaczne wymiary zewnętrzne tak, że razem ze słuchawką może być ułożony do kieszeni.



Dział Samochodowy

Samochód na M. W. K. T.

Po raz pierwszy w Polsce z racji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki odbędzie się u nas prawdziwa wystawa samochodowa.

Na wystawie tej będziemy mogli zobaczyć najróżniejsze typy samochodów oraz zapoznać się bliżej z ich zastosowaniem.

W obecnym tak ważnym momencie, jaki przeżywa nasz kraj, w dziedzinie modernizowania i usprawniania komunikacji wystawa taka jest specjalnie na czasie, bowiem zdolna będzie porównawczo wykazać, jaka produkcja najlepiej nadaje się w naszych warunkach i zapozna nas z najnowszemi wynalazkami tak w dziedzinie samego samochodu, jak też i jego używalności.

Liczyć się więc należy z tem, że wystawa samochodowa na M. W. K. T. cieszyć się będzie niezwykłem powodzeniem.

W wystawie wezmą udział poza autobusami następujące typy samochodów: 1. Samochody ciężarowe do przewozu towarów, sanitarne, do czyszczenia i polewania ulic, pożarnicze (ważny dział dla zarządów miast i sejmików), handlowe i reklamowe, prowadząc do modernizacji ważnej funkcji wymiany towarowej, samochody osobowe, traktory, a poza tem dużo typów cyklonetek, motocyklów, rowerów i sprzętu samochodowego.

Dowodem zainteresowania się zagranicy akcją wystawową jest ilość zgłoszeń najpoważniejszych firm. Przegląd stoisk przedstawi się istotnie imponująco.

Według informacyj Dyrekcji M. W. K. T. w wystawie samochodowej wezmą udział następujące fabryki:

Austro - Daimler, Austro - Fiat, Steyr, Citroen, Ford, Praga, Minerwa ,Fiat, Stoewer, DKW., BMW., Norton, Singer, Hyllmen, Bentley, Humber, Rolls-Royce, Graham-Paige, Commer, Büssing, Horch, Lancia, Chrysler, Tatra, Voisin, Rochet-Schneider, Peugeot, NAG., Berliet, Adler, Henschel, Saurer, Zbrojówka, Vomag - Brennabor, Krupp, M.A.N., Renault, Delage, Scemia, Latile, Morris, Skoda, Mercedes-Benz, Dyrsan, Morgan-Rounabout.

Produkcję polską reprezentować będą Państwowe Zakłady Inżynierji, Podlaska Wytwórnia Samolotów i Stocznia Gdańska.

Całość wystawy samochodowej zajmuje prawie 12.000 m.².

O rozbudowę międzynarodowej sieci dróg samochodowych

Rozwój komunikacji samochodowej spowodował konieczność rozbudowy istniejącej sieci drogowej. W pierwszym rzędzie zwrócono uwagę w poszczególnych państwach na drogi o największym ruchu. Takim sposobem powstała cała sieć szos, łączących ze sobą ważniejsze centra handlowe i przemysłowe. Stopniowo jednak rozbudowywano sieć drogową dalej, rozszerzając ją na całe połacie kraju i całe państwa. Dzięki temu stało się możliwem odbywanie dalszych podróży samochodowych w granicach tych krajów, które już przeprowadziły rozbudowę swej sieci drogowej. Jednakże w ostatnim czasie okazało się, że międzynarodowy ruch samochodowy napotyka na poważne trudności, a to z tego powodu, że przy rozbudowie dróg, każde z poszczególnych państw myślało wyłącznie o swoim ruchu wewnętrznym i dlatego nie dostosowywało szos do komunikacji na dalekie dystanse t. zw. transkontynentalnej.

Aby trudności te usunąć, zaproponował międzynarodowy związek europejski klubów automobilowych (A. I. A. C. R.) wybudowanie dwudziestu głównych szos automobilowych, łączących wszystkie krańce Europy. Drogi te miałyby powstać przez częściowe wykorzystanie już istniejącej sieci szos, oraz przez częściowe dobudowanie nowych. Rozumie się poza tem, że te międzynarodowe drogi według projektu A. I. A. C. R. powinne być rozbudowane podług pewnego określonego systemu i zaopatrzone w międzynarodowe, zrozumiałe dla wszystkich automobilistów znaki. Początkowo projekt dróg międzynarodowych nie znalazł u czynników powołanych poparcia z powodu obawy przed zbyt wysokiemi i nierentującemi się inwestycjami. Obecnie jednak, z powodu pomyślnego rozwoju autostrad we Włoszech, spostrzegamy przychylniejsze ustosunkowanie się do projektu A. I. A. C. R. Istnieje koncepcja stworzenia wielkiego towarzystwa, które na zasadach handlowych podjęłoby się dozoru nad drogami międzynarodowemi, opłacając za prawo kontroli ruchu i prawo pobierania opłaty kilometrowej pewien odsetek na rzecz faktycznego właściciela danego odcinka drogi.

Kilka uwag o ruchu samochodowym na ulicach Katowic

Prasa śląska przynosi ciekawe wiadomości o bolączkach ruchu kołowego w tamtejszych miastach. Dowiadujemy się mianowicie, że ruch kołowy na ulicach Katowic z dniem każdym wzrasta, a na pewnych odcinkach jest tak wielki, że wzmocnione zostały tam posterunki, regulujące ruch. Plagą dla wszystkich są ludzie i pojazdy, nie umiejące się zachować i opanować nerwów, aby zrobić zdecydowany krok i uniknąć niebezpieczeństwa na widok zbliżającego się samochodu. Pojazd mechaniczny, motocykl czy to samochód, w pojęciu dzisiejszego rozwoju technicznego służy dla ułatwienia swobodniejszego poruszania się. Gdyby jeszcze obowiązywała stara ustawa, zezwalająca jeździć z maksymalną szybkością 15 km./godz., każdy zainteresowany wyrzekłby się samochodu, a powodzeniem cieszyłyby się chińskie ryksze.

Protestacyjna jazda, zorganizowana niedawno, osiągnęła swoje, szybkość podniesiona została do 35 km./godz., lecz nowe częste wypadki, niesumienność, brak fachowej i szybkiej orjentacji powodują, że pozornie zawsze winnym jest kierowca. Z tego powodu policja i sądy mają nieraz ciężkie zadanie do rozwiązania i odwoływać się muszą do biegłych.

Anglja i Francja już wprowadziły specjalne sądy, w skład których wchodzą obowiązkowo sędziowie kierowcy, a kierujący ruchem policjanci są również kierowcami — korzyść doskonale widoczna — zmniejszona ilość wypadków, natychmiastowe rozstrzygnięcie sprawy, wzajemne zaufanie, chroni nieraz Bogu ducha winnego kierowcę od lynczu, tak często spotykanego u nas. Najtrudniejszą stroną kierowania pojazdem mechanicznym w dużym ruchu jest szybka orjentacja wzrokowa i jeszcze szybsza reakcja, są to zalety kierowcy, z któremi również winni się zapoznać kierujący ruchem posterunkowi.

Mieszanki spirytusowo-benzynowe a obecny kryzys gospodarczy

W obecnych czasach ciężkiego kryzysu rolniczego i wielkiej nadprodukcji zbóż i ziemiopłodów wielkie znaczenie posiada zwiększenie konsumcji tych produktów. W tym celu czynniki zainteresowane dążą do powiększenia produkcji spirytusu, co ma być osiągnięte przez wprowadzenie spirytusowych mieszanek pędnych dla motorów spalinowych. Czynione próby i doświadczenia wykazały, że dobrze zestawione mieszanki tego rodzaju w niczem nie ustępują czystej benzynie, a w pewnych wypadkach nawet z powodu większej wydajności termicznej przewyższają tę ostatnią. Jednakże większemu rozpowszechnieniu się mieszanek spirytusowych przeszkadza istniejący u nas państwowy monopol spirytusowy, którego kontrola i dyktowanie cen może łatwo zniechęcić poszczególnych konsumentów. Tak samo z wprowadzaniem urzędowem mieszanek spirytusowych walczy nasz przemysł naftowy, któremu zależy na zwiększeniu korzystnej dla niego konsumcji wyrobów wewnątrz kraju. I tak np. według obliczeń d-ra Wygarda, dyrektora Syndykatu Naftowego, przy obecnym stanie wydobycia ropy, krajowa produkcja benzyny ma zaspokoić nasze potrzeby przez 8 lat. Opierając się na tem obliczeniu, przemysł naftowy twierdzi, że zbyt forsowne wprowadzanie mieszanek spirytusowych, nie wpłynie znacznie na polepszenie konjunktury rolniczej, a zaszkodzi tylko naszemu przemysłowi naftowemu.

Ku unormowaniu prywatnej komunikacji autobusowej w Warszawie

Na ostatniem posiedzeniu magistrat m. st. Warszawy postanowił wystąpić do Rady Miejskiej z wnioskiem, mającym na celu unormowanie prywatnej komunikacji autobusowej podmiejskiej.

Zasady unormowania mają być następujące: Każde przedsiębiorstwo autobusowe prywatne, pragnące korzystać z wjazdu w granice Warszawy lub utrzymujące komunikację w granicach Warszawy, winno zgłosić się do magistratu celem zatwierdzenia, względnie wyznaczenia trasy i miejsca postoju, wyznaczenia lub zatwierdzenia taryfy w obrębie miasta, określenia opłaty na rzecz miasta, określenia zobowiązania wykonania warunków i kaucji.

Wysokość zasadniczej stawki taryfowej w obrębie miasta nie może wynosić mniej niż odpowiednie stawki w autobusach miejskich, ani więcej ponad 150 proc. tej taryfy. Opłata na rzecz miasta z tytułu korzystania z dróg miejskich wynosić będzie 3 zł (dla dalekobieżnych), względnie 1 zł (dla podmiejskich i miejskich) miesięcznie od każdego zaofiarowanego, zgodnie z przepisami, miejsca w zgłoszonych autobusach.

Magistrat wyda przepisy wykonawcze w ramach uchwały Rady Miejskiej i obowiązujących ustaw i rozporządzeń.

Zakończenie Międzynarodowego Rajdu Samochodowego w Polsce

W niedzielę odbył się ostatni etap IX Międzynarodowego Rajdu Automobilklubu Polski. Wszystkie maszyny przybyły na start płaskiej próby szybkości pod Raszynem w przepisowym czasie, z wyjątkiem wozu Fiat nr. 12 p. Rulliego, który zarzucił na przejeździe kolejowym koło Sierpca i wywrócił się do rowu. Pod Raszynem odbyła się po południu powtórna płaska próba szybkości na dystansie 2 km. W kategorji wozów popularnych najlepszy czas uzyskał Ford nr. 1 p. Piotrowskiego (1 : 27.30 sek.), w drugiej grupie wozów turystycznych zwyciężył Fiat nr. 14 p. Rahnenfelda w czasie 1 : 15.37 sek. W kategorji wozów luksusowych pierwsze miejsce zajął Austro-Daimler nr. 23 p. Liefeldta, uzyskując czas 1 : 08,60 sek., co daje przeciętnie szybkość około 105 km. na godzinę. 2. Austro-Daimler nr. 24 p. Adama hr. Potockiego 1 : 08.75 sek., 3. Voisin nr. 22 p. Maurycego hr. Potockiego 1 : 09.04 sek.

W poniedziałek wszystkie maszyny zostały poddane szczegółowym oględzinom specjalnej komisji technicznej, która określi stan obecny wozu, poczem zostaną ogłoszone oficjalnie wyniki całego rajdu.

Dokąd posyłać projekty ulepszeń i opisy wynalazków samochodowych?

General Motors komunikuje, że utworzyła ona ostatnio specjalną komisję do badań wynalazków przy swych laboratorjach. Na czele tej komisji stoi wiceprezes spółki, a w skład jej wchodzą inżynierowie, oraz kierownicy poszczególnych działów produkcji.

Każdy projekt nowego wynalazku jest przedmiotem bardzo skrupulatnych badań tej komisji zanim zostanie przyjęty lub odrzucony.

W Polsce nie brak oryginalnych wynalazców, a jeżeli bardzo często wiele genjalnych pomysłów nie znajduje zrealizowania, to dzieje się to przeważnie skutkiem braku kapitału na urzeczywistnienie projektu.

Chcąc ułatwić polskim wynalazcom w dziedzinie samochodowej zrealizowanie ich projektów, poleca G. M. zwracać się wprost do Komisji Badań Wynalazków tej firmy. Adres rzeczonej Komisji jest następujący:

Secretary, New Devices Comittee
General Motors Corporation,
General Motors Building,
Detroit, Michigan, U. S. A.

Rozwój komunikacji autobusowej na Wołyniu

Według danych Wołyńskiego Klubu Automobilowego, ilość kursujących autobusów na Wołyniu w roku 1929 wzrosła prawie o 50 proc. w porównaniu z rokiem 1928. Obecnie kursują na obszarze Województwa Wołyńskiego 124 autobusy ośmiu marek samochodowych. Długość dróg, po których kursują autobusy, wynosi 822 km., z których 173 km. przypada na drogi gruntowe. Na niektórych odcinkach oprócz autobusów spotyka się autodorożki.

Rozwój komunikacji samochodowej ma dla Wołynia pod względem gospodarczym i handlowym duże znaczenie, tem bardziej, że sieć kolejowa na Kresach jest słabo rozwinięta.

Motory Diesla na samochodach i samolotach

Od kilku lat pracują już technicy nad konstrukcją silnika spalinowego na paliwo ciężkie, nadającego się do poruszania samochodów i samolotów. Pierwsze próby tego rodzaju motorów nie dały dobrych wyników, gdyż motory te były jeszcze zbyt ciężkie i niepewne w działaniu. Obecnie jednak postęp w tej dziedzinie jest tak znaczny, że na rynku światowym ukazał się cały szereg samochodów ciężarowych, wyposażony w rzeczywiście praktyczne i oszczędne silniki typu Diesla. Co więcej, nawet lotnictwo zaczyna korzystać z motorów tego typu. Jak donoszą, w zakładach Forda zbudowano ostatnio duży trzymotorowy samolot, wyposażony w silniki systemu Packard-Diesel, pracujące na zwykłej nieczyszczonej ropie.

Dzięki temu cena paliwa na przelot została wielokrotnie obniżona i wynosi dla nowego typu samolotu ca. 6 dolarów od osoby na 4 000 km.

Smutne cyfry

100.000 zabitych. — Liczba wypadków samochodowych w świecie wzrosło o 27 proc.

Według opublikowanych ostatnio danych statystycznych w roku 1929 liczba wypadków samochodowych wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 27 proc., przyczem zabitych w wypadkach samochodowych, przejechanych i zmarłych z ran odniesionych było w ciągu tego roku 97 000 osób, liczba zaś rannych wynosiła ponad 1 200 tysięcy osób.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Brak cyklodromu powodem niskiego poziomu sportu rowerowego w Poznaniu

O bolączkach, trapiących w Polsce rowerzystów samych oraz kupców i przemysłowców rowerowych, pisaliśmy już wielokrotnie. Nie poruszaliśmy jednak tego zagadnienia z punktu widzenia, że tak powiemy, czysto sportowego. Ponieważ jednak dla ujęcia całokształtu tego zagadnienia należałoby się i tem obszerniej zająć, przytaczamy obecnie ciekawy artykuł, który ukazał się na łamach „Nowego Kurjera“. Czytamy tam:

„Kolarstwo polskie należy w kraju do sportu, który ma poza sobą świetną tradycję i doskonałe wyniki, a m. in. zaszczytne zwycięstwo na Olimpjadzie. Z roku na rok coraz więcej widzimy na naszych szosach i drogach rowerów, w czem bardzo wiele już fabrykacji krajowej, w niczem nie ustępującej zagranicznym wyrobom.

W Polsce stanowią najsilniejsze ośrodki sportu rowerowego Warszawa, Łódź, Kalisz, Kraków i Górny Śląsk. Jak widzimy, Poznań nie zalicza się do rzędu miast, w których kolarstwo stanowiłoby dla społeczeństwa sportowego wielką przynętę. Na przeszkodzie większej popularyzacji tego sportu stoi brak toru kolarskiego, co poznańskie stowarzyszenia odczuwają bardzo silnie i tem się tłumaczy wegetacja kolarstwa poznańskiego. Władze nie spieszą się zbytnio z wybudowaniem takiego toru, a nawet chętnym w tym kierunku stowarzyszeniom nie idzie się w tej sprawie na rękę. Można wziąć nawet za pewnik, że i w najbliższych dwóch do trzech latach tor taki nie stanie, o ile inicjatywę nie wezmą całkowicie w ręce zainteresowane stowarzyszenia. Stolica naszego województwa z chwilą postawienia takiego toru, co nie trafia na trudniejsze warunki terenowe, stałaby się podobnie jak w innych dziedzinach placówką silną i bardziej niż dotąd wszechstronną. Słowem, bez toru nie spopularyzujemy tak bardzo popularnego w krajach zachodnich środka lokomocji.

Powołany niedawno do życia Poznański Okręgowy Związek Kolarski, na czele którego jako prezes stoi inż. Kurzewski, prezes Klubu Sportowego HCP., liczy 12 klubów, z czego 6 jest na prowincji a mianowicie w Gnieźnie, Inowrocławiu, Bydgoszczy, Jarocinie, Witaszycach i Ostrowie. Obecnie daje się odczuwać większe zainteresowanie, zwłaszcza na prowincji, i jest uzasadniona nadzieja, że w najbliższym już czasie wzrosną szeregi kolarzy. Program Związku i klubów ogranicza się do zawodów międzyklubowych oraz do mistrzostw szosowych, które rozegrane w ciągu b. m. dały mistrza w osobie Kluja z HCP. Ostatni zostanie wysłany na mistrzostwa szosowe Polski.

Obecnie specjalnie uprawia się turystykę oraz wycieczki krajoznawcze, dające więcej korzyści fizycznych kolarzom, aniżeli forsowne wyścigi dostępne tylko dla bardziej zaawansowanych kolarzy. W projekcie jest kilka dalszych wycieczek.

W ramach imprez sportowych w czasie Międzynarodowej Wystawy Kom. i Tur. odbędą się 2—3 biegi międzyklubowe, organizowane przez Oddział Cykl. „Warty“ i HCP.

Program sportowy POZK jest więc nader skromny i dopóki nie wzbogacimy się o tor kolarski, zmiany na lepsze nie będzie.“

I znów musimy, na tle powyższego artykułu, przypomnieć nasze dawniejsze twierdzenia. Dowodziliśmy, że bez odpowiedniej propagandy, czy to przy pomocy prasy, czy też przez organizowanie różnych imprez sportowych i ich popieranie, nie potrafimy zwiększyć zainteresowania rowerem u naszego społeczeństwa, a co za tem idzie, podnieść naszych zarobków przez podniesienie wytwórczości i zwiększenie obrotów.

———

Mistrzem Polski został Szamota

W wyniku rozegranych na Dynasach zawodów kolarskich o tytuł mistrza Polski, zwycięstwo przypadło dotychczasowemu mistrzowi Szamocie, który uzyskał czas 13 sek. Na drugiem miejscu znalazł się Podgórski, następnie Pusz i Szymczyk.

Związek Polskich Tow. Kolarskich obchodzi swój 10-letni jubileusz

W dniu 29 czerwca świat kolarski całej Polski obchodził w Warszawie uroczystości jubileuszowe 10-lecia Związku Polskich Towarzystw Kolarskich. Uroczystości rozpoczęły się od zbiórki uczestników Zjazdu na Dynasach w siedzibie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów. Na uroczystości przybyły delegacje Towarzystw kolarskich z całego kraju. Wszyscy uczestnicy Zjazdu udali się pochodem na grób Nieznanego Żołnierza, gdzie złożono wieniec.

Po uroczystem nabożeństwie na intencję Związku odbyła się w siedzibie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów akademja, w której wzięli udział poszczególni delegaci, przedstawiciele organizacyj sportowych oraz gen. dr. Rouppert, szef Departamentu Sanitarnego M. S. Wojsk., prezes Rady Naukowej, Wychowania Fizycznego, oraz dr. Orłowicz, przedstawiciel Związku Polskich Związków Sportowych i Polskiego Komitetu Olimpijskiego. Przemówienie powitalne wygłosił prezes Związku Polskich Towarzystw Kolarskich p. Bodalski, który w krótkich słowach przedstawił historję i działalność Związku.

Polski Związek Tow. Kolarskich powstał w roku 1920 z inicjatywy przedstawicieli 9-ciu Towarzystw kolarskich. O rozroście Związku świadczyć może fakt, że obecnie Związek obejmuje 130 Towarzystw kolarskich na terenie całego kraju. Liczba członków z 716 w roku 1920 wzrosła obecnie do 10.000. Po przemówieniu p. Bodalskiego wręczono dyplomy honorowe zasłużonym dla rozwoju kolarstwa osobom, instytucjom, towarzystwom oraz władzom państwowym i samorządowym. M. in. wręczono dyplom honorowy wydawnictwu „I. K. C." za zasługi, położone dla rozwoju sportu kolarskiego w Polsce. Następnie uczestnicy akademji wysłuchali całego szeregu przemówień, m. in. złożył Związkowi serdeczne życzenia i wyraził uznanie za jego dotychczasową działalność gen. dr. Rouppert oraz dr. Orłowicz.

W godzinach popołudniowych odbyły się zawody jubileuszowe, podczas których odbył się bieg o tytuł mistrza Polski na torze. Uroczystości zakończono rozdaniem nagród zwycięzcom i wręczeniem dyplomów mistrzom Polski i mistrzom wojewódzkim, którzy zdobyli swe tytuły w ciągu lat istnienia Związku.

Znaczenie motocykli w przyszłej wojnie

Armja niemiecka na motocyklach.

Odbyte świeżo w Niemczech sześciodniowe popisy i wyścigi motocyklistów wojskowych i prywatnych zwróciły uwagę sfer wojskowych francuskich. W forsownem rozwijaniu sportu motocyklowego w Niemczech widzą wojskowi francuscy nową ukrytą armję na wypadek wojny, zdolną do bardzo szybkich ruchów i do wielkiej obrotności.

Ćwiczenia wspomniane, które miały wykazać odporność i wytrwałość motocykli z przyczepką, dowiodły ogromnej wartości tego środka lokomocyjnego na wypadek mobilizacji. Każdy motocykl może przetransportować wraz z uzbrojeniem i amunicją trzech ludzi; jednego na siodełku a dwóch w przyczepce. Ci ostatni mogą zabrać ze sobą karabin maszynowy.

Jeżeli w przyczepce zajmie miejsce jeden tylko człowiek, może się pomieścić w niej jeszcze aparat radjotelegraficzny, albo armatka małego kalibru. W Niemczech kursuje obecnie 400.000 motocyklów, cały ich zastęp zatem na wypadek mobilizacji przedstawia conajmniej armję 800-tysięczną, zdolną do poruszania się z błyskawiczną szybkością w porównaniu z dotychczasowemi środkami komunikacji.

Wprawdzie nie można przypuścić, aby motocyklowa armja posuwała się ze sportową szybkością 60 do 80 km. na godzinę, jednakże z łatwością jej przyjdzie przybrać szybkość 25 km. na godzinę i robić 250 kilometrów dziennie.

A że Niemcy poważnie myślą o zużytkowaniu motocyklów podczas wojny, poucza fakt, że co niedzieli na drogach Niemiec spotyka się gromadne wycieczki motocyklistów, krążące po gościńcach w wojskowym porządku, posłuszne na każdy sygnał gwizdka dowódcy.

Wojskowi francuscy zwracają na ten fakt uwagę tych, którym powierzone jest bezpieczeństwo Francji i wogóle wszystkich krajów, któreby mogły być zagrożone przez tak błyskawiczną armję niemiecką.

ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Kto po Harrimanie?

Jak wiemy, oferta elektryfikacyjna Harrimana została odrzucona przez rząd, a raczej właściwe ministerstwa, które przyszły do wniosku, że oferta ta, ze względu na wrogi stosunek przyszłego koncesjonarjusza do istniejących już w Polsce przedsiębiorstw elektryfikacyjnych, jest dla nas niekorzystna.

W swoim czasie oferta Harrimana narobiła dużo hałasu, tak, że nawet powstały dwa ostro zwalczające się obozy w naszej prasie, jeden pro a drugi contra Harriman.

Walka ta, chociaż bardzo intensywnie prowadzona nie wyróżniała się wielką znajomością rzeczy, gdyż zamiast prawdziwych argumentów, osnutych na dobrej znajomości całej sprawy, operowano argumentami typu feljotonowego, i grano raczej na uczuciach i nerwach, a nie na umysłach czytelników.

Ten rodzaj dyskusji był nieunikniony z tegoż powodu, że mało kto znał bliżej warunki oferty Harrimana. Obecnie, już po odrzuceniu tej oferty dowiadujemy się, że w ostatniej chwili jeszcze została ona zmieniona, co jednak nie doprowadziło do zawarcia umowy.

Należy jednak sobie uświadomić, że chociaż odrzucenie oferty Harrimana, jest faktem wielkiej wagi, nie rozwiązuje to jeszcze kwestji elektryfikacji polski. Należałoby więc teraz pomyśleć kto po Harrimanie zajmie ewentualnie miejscę.

Otóż okazuje się, że w Ministerstwie Robót Publicznych zalegają różne podania o uprawnienia.

Podania te w większości wypadków złożone były w ciągu paru lat ostatnich przez grupy finansowe, które już dotychczas zajmowały się elektryfikacją Polski i włożyły w to dzieło wielką sumę pieniędzy i pracy. Z natury rzeczy rząd będzie obecnie się musiał zająć przyjęciem lub odrzuceniem złożonych podań, z których kilka jest bardzo poważnych.

A więc elektryfikacją zachodniej części województwa krakowskiego i południowo-zachodniej części województwa kieleckiego chce się zająć koncern „Siła i Światło", posiadający w chwili obecnej okręgowe elektrownie w Sosnowcu, Gierszy Wodnej pod Krakowem i dwie elektrownie na granicy Śląska Cieszyńskiego i Małopolski. O część tego terenu t. j. o Zagłębie Dąbrowskie ubiega się również Związek Elektrowni Kopalnianych, który w ostatnich czasach występuje w porozumieniu ze sp. „Siła i Światło". Okrąg łódzki pragnie zelektryfikować Tow. Łódzkich Kolei Dojazdowych, które poczyniło pierwsze w tym kierunku starania jeszcze przed wojną. O część powiatu warszawskiego, położoną na prawym brzegu Wisły stara się elektrownia pruszkowska. We wszystkich tych elektrowniach zaangażowany jest między innemi kapitał belgijski i angielski, jednak kapitał polski ma w większości spółek głos decydujący, zaś w innych wystarczający do zapewnienia należytego uwzględnienia interesów państwowych. Jak słychać wreszcie, elektrownie, pozostające pod kontrolą belgijskiego towarzystwa „Société d'Entreprices Electriques en Pologne" oraz elektrownie Zagłębia Krośnieńskiego, dążą do powiększenia swych terenów zasiania. Ministerstwo Robót Publicznych posiada również podania o szereg uprawnień znaczenia lokalnego. Niezależnie od projektów, tyczących się terenu, o który starał się Harriman, Ministerstwo rozpatruje projekty, które z tym terenem nie pozostają w związku.

Rozumie się, że ze względu na wielkie korzyści, które może przynieść elektryfikacja Polski należy spodziewać się dalszych ofert elektryfikacyjnych.

Znamienna reorganizacja w amerykańskim przemyśle radjowym

Radjowy przemysł amerykański z początkiem 1930 roku, wchodzi w nową fazę rozwoju. Konsolidacja różnych rozgałęzień tego wielkiego przemysłu ma stanąć na nowej płaszczyźnie, która z dotychczasowej, jakgdyby bezplanowej ekspansji ma wprowadzić go na tory świadomej celu, silnej organizacji wewnętrznej. Konkurencja, jaka w tym przemyśle rozwinęła się w ostatnich latach, przez ciągłe obniżanie cen doprowadziła do zmniejszenia zysków i doszła do tego stadjum, w którem wysunęła się naturalna logiczna konieczność ugruntowania podstaw przemysłu radjowego na zespoleniu wszystkich pokrewnych gałęzi przez stworzenie nowego koncernu radjowego. Nie jest jeszcze dotychczas ustalone, czy ta reorganizacja ma dokonać się przez wchłonięcie szeregu mniejszych zakładów fabrycznych przez wielkie kierownicze przedsiębiorstwa, czy też przez skonsolidowanie zdrowych mniejszych fabryk, dla zabezpieczenia się od konkurencji wielkich. Wiadomo tylko, że ośrodek krystalizacyjny w procesie tworzenia nowego koncernu radjowego będą stanowiły trzy Towarzystwa, odgrywające dotychczas główną rolę, a mianowicie: Radio Corporation of America, Crosley Radio Corporation i Grisby Grunow Company.

Radio Corporation of America jest Towarzystwem najbardziej reprezentującem amerykański przemysł radjowy, istnieje od października 1919 r., ma więc już za sobą dziesięć lat pracy i doświadczenia na tem polu. Do jego powstania przyczyniły się w swoim czasie Towarzystwa: General Electric Co i Westinghouse Co. Pierwotnem zadaniem RCA miało być tylko transmitowanie drogą radjową międzynarodowych informacyj prasowych, stopniowo jednak życie rozszerzało zakres jego działania i strona rozrywkowa (w ścisłym związku z gramofonem i filmem dźwiękowym) wzięła górę nad informacją prasową tak dalece, że w kołach RCA myśli się już o tem, aby część informacyjną wogóle wyeliminować w osobne jednolite

Towarzystwo amerykańskie I. T. and T. (International Telephon and Telegraph Company). Powstanie RCA. było wogóle pierwszym krokiem Ameryki do wyzwolenia się od hegemonji angielskiego Towarzystwa Marconiego, które zmonopolizowało niejako na swoich maszynach transmitowanie międzynarodowych informacyj drogą bezdrutową. Z czasem powstało w Ameryce wiele innych pochodnych Towarzystw regjonalnych, a między innemi dla komunikacji morskiej: Radiomarina Corporation of America i dla komunikacji lądowej: RCA, Comunication Inc., RCA było dotychczas tylko T o w a r z y s t w e m h a n d l o w e m, sprzedawało aparaty wyprodukowane przez General Electric i Westinghouse. Obecnie ten charakter handlowy ma ulec zmianie. Nowa organizacja ma ogarnąć produkcję, sprzedaż i propagandę aparatów radjowych. Do koncernu wejdą w pierwszym rzędzie Towarzystwa: RCA — Victor Corp. of America oraz General Motors Radio Corporation. Dla produkcji filmów dźwiękowych założona została w obrębie nowego koncernu osobna grupa pod firmą RCA — Photophon Corporation.

Cały ten plan reorganizacji wyraźnie wskazuje na to, że punktem ciężkości w rozwoju nowego koncernu nie będzie już transmitowanie informacyj prasowych, lecz rozbudowa działu rozrywkowego, a mianowicie radja i gramofonu, ściślej zaś mówiąc, produkowanie odbiorników radjowych z przystosowaniem ich do płyt gramofonowych oraz produkcja samych płyt, które stanowią dziś czynnik wielkiej wagi w rozrywkach domowych.

Bliższe szczegóły co do wysokości kapitału zakładowego nowego Towarzystwa, na którego czele ma stanąć Mr. E. E. Shumaker, dotychczasowy prezes Towarzystwa Victor Talking Co. — nie są jeszcze oficjalnie opublikowane. Natomiast nieoficjalnie wiadomo tyle, że RCA. ma mieć 50 proc. udziałów, General Electric 30 proc., a Westinghouse 20 proc. Siedzibą Towarzystwa będzie New York, koncentracja całej produkcji ma mieć miejsce w Camden N. Y. Liczba robotników, zatrudnionych w nowym koncernie ma być powiększona z 7.000 do 20.000. Założyciele spodziewają się więc ogromnego zwiększenia zbytu. Dominująca rola, jaką odgrywa RCA w Ameryce, ujawnia się w tem, że w obecnej chwili około 25 różnych fabryk pracuje, korzystając z patentów będących w posiadaniu R. C. A. Wywiera ono swój wpływ także i na największe Towarzystwo radjonadawcze National Broadcasting Company, w którem RCA jest zaangażowane udziałem, stanowiącym 50 proc. kapitału zakładowego. RCA zdobyło również silny wpływ i na kinematograf, przez wykup akcji grupy kinoteatrów i utworzenie Towarzystwa pod nazwą Radio - Keith Orpheum Corporation.

Jakie widoki finansowe rokuje na przyszłość ten nowy koncern radjowy, to niedaleka przyszłość pokaże. W każdym razie trzy szczegóły charakteryzują obecną sytuację na rynku radjowym amerykańskim. Aby zwiększyć zbyt w okresie gwiazdkowym, RCA znacznie obniżyło ceny artykułów radjowych. Wszystkie inne wielkie firmy musiały pójść za tym przykładem. Zakłady Grigsby Grunow już na cztery tygodnie przedtem ograniczyły swoją produkcję do 2.000 aparatów dziennie w obawie przed zbyt wielkiem zapchaniem składów. Crosley, ten trzeci wielki czynnik w amerykańskiem przemyśle radjowym, widział się zmuszonym obniżyć dywidendę z 10 na 7 dolarów od akcji. Widoki na wysoką dywidendę od papierów RCA są również bardzo słabe wskutek projektowanej rozbudowy Towarzystwa i wielkich z tem związanych wkładów, a dalsze jego losy będą zależały od tego, jak szybko nowa organizacja produkcji i zbytu potrafi cyframi usprawiedliwić wielkie pokładane w niej nadzieje finansowe. Właśnie podczas krytycznych dni krachu giełdowego na Wallstreet pokazało się, że radjo bynajmniej nie przeszło jeszcze próby ogniowej i nie potrafiło dotąd utrwalić wartości swoich papierów na giełdzie.

(„Berliner Börs. - Cour."). (Radjo).

Z polskiego Instytutu Radjotechnicznego

Dnia 11 czerwca b. r. odbyło się czwarte zkolei zebranie członków Instytutu Radjotechnicznego w nowym lokalu przy ul. Zimorowicza. Po otwarciu zebrania przez inż. prof. J. Groszkowskiego, dyrektora Instytutu Radjotechnicznego, zabrał głos inż. S. Manczarski, przedstawiając zebranym swą pracę o usuwaniu prądów pasorzytniczych w odbiorze radjowym. Prelegent rozpatrzył najważniejsze przyczyny zaburzeń w odbiorze, pochodzące z różnych instalacyj elektrycznych. Uzasadniając swą pracę dowodzeniem matematycznem, inż. Manczarski podał kilka ciekawych układów (opatentowanych jeszcze w ub. roku, p. Nr. 9 RA/29), a mających już dzisiaj praktyczne zastosowanie w odbiornikach radjofonicznych i telegraficznych.

Niezwykle ciekawy ten odczyt był urozmaicony demonstrowaniem układów pomysłu inż. Manczarskiego, wobec czego zebrani mogli przekonać się o skuteczności tych układów nietylko w teorji, lecz i w praktyce.

Po odczycie wywiązała się ożywiona dyskusja między zebranymi i prelegentem. Postanowiono wkońcu ogłosić drukiem pracę inż. Manczarskiego w „Wiadomościach i Pracach Instytutu Radjotechnicznego" oraz bardziej uprzystępnić ją dla szerszego ogółu radjoamatorów.

Ukazanie się pracy inż. Manczarskiego na półkach księgarskich zainteresuje niewątpliwie radjoamatorów polskich.

Wiadomości i prace Inst. Radjotechn.

Jednym z wyrazów działalności J. Rad. jest ogłaszanie drukiem prac wykonanych przez personel naukowy Instytutu lub też prac r e f e r o w a n y c h na posiedzeniach naukowych. W zeszłym 1929 roku prace te ukazywały się co kwartał, w roku bieżącym 1930 — co 2 miesiące. Pierwszy rocznik 1929 obejmujący 4 zeszyty, zawiera następujące prace: 1) I. Groszkowski — Badanie przebiegów elektrostatycznych w lampie katodowej na modelu; 2) K. Krulisz — Sprawność dwu nastrajanych obwodów sprzężonych; 3) J. Groszkowski i W. Struszyński — Badanie odbiornika reakcyjnego; 4) J. Groszkowski i W. Majewski Pierokwarc w układach dynatronowych; J. Groszkowski i W. Rotkiewicz — Amplifikator z automatyczną regulacją wzmocnienia; J. Groszkowski — O obniżaniu częstotliwości.

W roku 1930 ukazały się już 3 zeszyty, a mianowicie: 1) J. Groszkowski — Podstawy obliczenia prostowników kenotronowych wysokiego napięcia; 2/3) D. Sokolcow — Wyniki pierwszych badań nad rozchodzeniem się fal krótkich na obszarze Polski.

Z obrad Zarządu Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych

W dniu 25 czerwca odbyło się w Warszawie posiedzenie Zarządu Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych pod przewodnictwem prezesa Okoniewskiego.

Na posiedzeniu tem załatwiono szereg spraw organizacyjnych i zdecydowano zwołać w jesieni ogólne zebranie. Omówiono również sprawę unormowania handlu żarówkami. Zarząd Związku postanowił zwrócić się do wszystkich większych firm handlowych z prośbą o wyrażenie swej opinji w tej sprawie oraz nadesłanie swych uwag, w sprawie należytego uregulowania i zorganizowania handlu żarówkami.

Komunikacja i Transport

Nowy monumentalny most na Bystrzycy

W dniu 20 bm. został uroczyście otwarty na rzece Bystrzycy nowy most monumentalny. W poświęceniu nowego mostu brał udział p. Minister prof. Matakiewicz w towarzystwie dyrektora departamentu wodnego inż. Prokopowicza.

Pan Minister w swem przemówieniu między innemi powiedział: „Nowy ten most, stanowiący budowlę monumentalną należy do mostów większych rozmiarów, a powstał z funduszów państwowych, pracą naszych inżynierów, wychowanków Politechniki Lwowskiej, która w rozwoju budownictwa żelazo-betonowego przodującą odegrała rolę, pracą naszych majstrów i robotników. Jako Minister Robót Publicznych wyrażam gorące podziękowanie za wykonanie tego dzieła Stanisławowskiej Dyrekcji Robót Publicznych.

A teraz stojąc na tym moście, który stanowi także małą cząstkę gospodarczego rozwoju kraju, stojąc nad tą Bystrzycą, zasilającą Dniestr, dążący do morza Czarnego, o którego brzegi opierała się niegdyś Rzeczpospolita, w imieniu Rządu Rzeczypospolitej wyrażam życzenia, aby ta część kraju naszego, manifestująca zawsze tak żywo i szczerze swoją przynależność i wierność dla Rzeczypospolitej, poczynając od ludności tego grodu Rewery a kończąc na dzielnych Hucułach u stóp Czarnohory — aby to Pokucie rozwijało się jaknajlepiej pod względem kulturalnym i gospodarczym."

Należy dodać, że nowy most, według zdania techników, jest technicznie wykonany bez zarzutu.

Budowa mostu w Warszawie przy ul. Karowej

Projektowana budowa mostu przy ul. Karowej wzbudziła zainteresowanie w sferach przemysłowych. Do wydziału technicznego magistratu zgłosiło się kilku przedstawicieli konsorcjów zagranicznych z propozycją współpracy przy finansowaniu i budowie mostu przy ul. Karowej.

Przedstawiciele konsorcjów zagranicznych obiecali przedstawić magistratowi konkretne propozycje na jesieni r. b.

Nowy most kolejowy w Warszawie

Zawarto obecnie umowy na montaż mostu warszawskiej linji średnicowej przez Wisłę obok mostu Poniatowskiego z dwiema firmami: K. Rudzki i Sp. na dwa przęsła Zieleniecki na trzy przęsła. Montaż wszystkich tych pięciu przęseł ma być ukończony jeszcze w tym roku. Każde przęsło będzie miało 92 metry długości. Ogólna waga przęseł mostu wyniesie około 5.000 ton. Roboty będą prowadzone w ten sposób, aby nie tamowano żeglugi na Wiśle. Wobec krótkiego terminu, roboty rozpoczęte będą niezwłocznie.

Nowe bruki na ulicach Łodzi

Koszt robót wyniesie 350.000 zł.

Prasa łódzka donosi, że na ostatniem posiedzeniu tamtejszego magistratu postanowiono w myśl wniosku Wydziału Budownictwa przystąpić do zabrukowania szeregu ulic.

Ogólny koszt wymienionych robót brukarskich wyniesie w przybliżeniu około 350.000 złotych.

WIADOMOŚCI ZE ŚLĄSKA

ZAROBKI BRUKARSKIE.

Zarobki godzinne brukarzy i ramarzy wynoszą: 2,27, 1.34—1.47 zł. Robotnicy i robotnice w brukarstwie opłacani są według taryf, obowiązujących w budownictwie. Zarobki te wynoszą na godzinę pracy: 1. robotnicy ponad 19 lat 86 gr, 2. robotnicy ponad 18 lat 57 gr, 3. robotnicy ponad 17 lat 50 gr, 4. robotnicy ponad 16 lat 43 gr, 5. robotnice 43 gr.

Jak się dowiadujemy, obecnie pomiędzy pracownikami a przedsiębiorstwami toczy się spór o obniżenie płac o 10%. Sporem tym zajmie się katowicka Komisja Pojednawcza i Arbitrażowa.

Brukarze skarżą się na brak pracy i na zbyt wielką ilość uczni, która według obliczeń dr. Saloniego, nacz. wydz. wojewódzkiego nie wynosi 1 uczeń na 2—3 brukarzy, lecz ca 10 uczni na 16 pracowników wykwalifikowanych.



Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

od 6 lipca do 10 sierpnia 1930 r.

KTO PRZYBĘDZIE NA UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA M. W. K. T.

Uroczystego aktu otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Tyrystyki w Poznaniu dokona w imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i z honorami, przysługującemi Prezydentowi R. P., Pan Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn.

Na uroczystość otwarcia Wystawy przybędą do Poznania: p. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, p. Minister Poczt i Telegrafów inż. Ignacy Boerner, p. Minister Robót Publicznych prof. Matakiewicz i p. Wiceminister Spraw Zagranicznych Alfred Wysocki. Jest możliwe, iż przybędą też Prezes Rady Ministrów płk. Walery Sławek i Minister Spraw Zagranicznych senator August Zaleski. Z państw obcych spodziewany jest przyjazd: Wiceministra Komunikacji Królestwa Włoch Pannavaria, który będzie rezydował w Poznaniu przez cały czas trwania Wystawy; Mr. Gastona Gerarda, Komisarza Sekcji Turystycznej przy Min. Rob. Publ. we Francji, oraz oficjalnych przedstawicieli Holandji, Belgji, Czechosłowacji i Grecji.

SKŁAD RADY GŁÓWNEJ WYSTAWY KOMUNIKACJI I TURYSTYKI.

Prezes — prezydent st. m. Poznania, Cyryl Ratajski.

Wiceprezes — de Lancker w Brukseli, prezes Międzynarod. Związku Przedsięb. Komunikacyjnych.

Dalszy skład Rady przedstawia się następująco:

1. Inż. de Backer, sekr. gen. Międzynarodowego Związku Komunikacyjnego.
2. Beck Józef, prezes Biura Zjazdów Samorządu Ziemskiego.
3. Borzym Bolesław, prezes Centrali Stow. Restauratorów, Hotelarzy i Pokr. Zaw.
4. Inż. Budkiewicz Józef, prezes Związku Przedsięb. Komunikac. w Polsce.
5. Inż. Ciszewski Aleksander, dyr. gen. Zakładów Hohenlohego.
6. Dębicki Zdzisław, prezes Związku Syndykatów Dziennikarzy Polskich.
7. Inż. Dworzańczyk Józef, dyr. gen. S. A. Giesche.
8. Dr. Drzażdżyński Tadeusz, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu.
9. Inż. Drzewiecki Piotr, prezes Ligi Pracy.
10. Delegat Centrali Związku Kupców.
11. Delegat Rady Zrzeszeń Kupców i Przemysłowców Samolotowych.
12. Delegat Związku Polskich Hut Szklanych.
13. Inż. Falter Alfred, dyr. gen. Tow. „Robur".
14. Inż. Fachinetti Wacław, dyr. Związku Polskich Wytw. Wagonów i Parowozów.
15. Dr. Geisenheimer Paweł, dyr. gen. Górnośl. Związku Przem. Górn.-Hutniczego.
16. Gen. Górecki Roman, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego.
17. Hedinger Witold, senator, prezes Rady Miejskiej st. m. Poznania.
18. Inż. Hłasko Wiktor, prezes Syndykatu Przemysłu Naftowego.
19. Jarosz Rajmund, prezes Związku Uzdrowisk Polskich.
20. Jarochowski Bogdan, prezes Syndykatu Dziennikarzy Wielkopolskich.
21. Kaźmierski Władysław, prezes Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Poznaniu.
22. Inż. Kiedroń Józef, prezes Zarządu Górnośl. Zjedn. Hut Żelazn. Królewska i Laura.
23. Kilarski Jan, prezes Touring Klub'u.
24. Inż. Kuźmicki Mieczysław, dyr. Związku Przeds. Komunikac. w Polsce.
25. Inż. Klarner Czesław, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie.
26. Kwieciński Bogdan, sekr. gen. Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.
27. Lewalski A., dyr. gen. Huty Pokoju, S. A.
28. Inż. Landsberg Emil, nacz. dyr. Sp. Akc. Budowy Parowozów.
29. Lempicki Jerzy, dyr. Centr. Związku Polsk. Przem. Górn., Handlu i Finansów.
30. Otmianowski Kazimierz, prezes Związku Towarzystw Kupieckich.
31. Dr. Orłowicz Mieczysław, naczelnik Wydziału Turystyki przy Min. Rob. Publ.
32. Inż. Zygmunt Okoniewski, prezes Związku Przedsiębiorstw Elektr.
33. Inż. Nosowicz Andrzej, dyr. gen. Zjedn. Kopalni „Progress", S A.
34. Dr. Namysł Joachim, kurator Okręgu Szkolnego Poznańskiego.
35. Dr. Nencki, dyr. fabryki „Samolot".
36. Inż. Nestrypke Paweł, dyr. Poznańskiej Kolei Elektrycznej.
37. Senator Przybylski Zygm., dyr. Górnośl. Związku Przem. Górn.-Hutniczych.
38. Podolka Stanisław, radca Magistratu st. m. Poznania.
39. Prof. Podoski Roman.
40. Inż. Rummel Juljan, dyr. Żeglugi Polskiej.
41. Robiński Stanisław, radca Magistratu st. m. Poznania.
42. Prof. Eugenjusz Romer.
43. Inż. Ruciński Stanisław, prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
44. Inż. Rodowicz Stanisław, prezes Stowarzyszenia Techników.
45. Samulski Seweryn, prezes Związku Fabrykantów w Poznaniu.
46. Sikorski Brunon, dyr. Związku Towarzystw Kupieckich.
47. Dr. Sławski Stanisław.
48. Inż. Słomiński Zygm., prez. Związku Miast Polski.
49. Inż. Turbiak T., prezes Polskich Linij Lotniczych „Lot".
50. Wartalski Stanisław, dyr. Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie.
51. Dr. Williger Gustaw, prezes Zarządu Górnośl. Związku Przem. Górn.-Hutn.
52. Inż. Wojnar Jerzy, dyr. gen. Związku Koksowni.
53. Zdanowski Juljusz, dyr. Banku Komunalnego Warszawa.
54. Gen. bryg. Zaruski Marjusz.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Racjonalne użytkowanie narzędzi w rolnictwie

Tak ważną kwestję racjonalnego użytkowania narzędzi w rolnictwie omawia na podstawie wytycznych zasad inż. K. Sznydler w kilku ostatnich numerach polecenia godnego pisma „Maszyny Rolnicze", przytaczamy tu ustęp poświęcony dziejom udoskonalenia pługa:

Urzeczywistnianie kolejnych wymagań rolnictwa, co zależnie od okresu i miejsca odźwierciedla się w przebiegu stopniowego rozwoju pługa, ustala granice możliwości technicznych i celowości gospodarczych odnośnie konkretnych rozwiązań zagadnienia racjonalnej uprawy roli w przeszłości.

Intensyfikacja rolnictwa, jak już wspomniano, zwęziła zakres stosowania narzędzi uniwersalnych, powodując zwiększenie inwentarza w postaci doboru całego szeregu rozmaitych narzędzi uprawy roli, jak pługi, różnego rodzaju kultywatory i walce. Przeważające znaczenie rolnictwa, cechujące okres zaczątku budownictwa maszynowego, spowodowało obfitość różnorodnych odmian narzędzi o jednakowem przeznaczeniu.

Zwężając to zagadnienie starano się wytworzyć jeden typ narzędzia dla gospodarstw rolnych, znajdujących się w jednakowych warunkach klimatycznych i glebowych, oraz pozostających na jednakowym poziomie kultury. Jednakże twarda rzeczywistość wbrew pokładanym nadziejom ujawniła niemożliwość poprzestania na jednym typie narzędzia odpowiadającego wymaganiom racjonalnej uprawy roli. Długotrwałe doświadczenia poczynione w kierunku udoskonalania narzędzi uprawy roli wykazały jedynie istotną konieczność liczenia się przedewszystkiem z wieloma zmiennemi czynnikami występującemi w czasie pracy każdego narzędzia zosobna. Usunięcie wpływu zmiennych czynników na wynik pracy określonego narzędzia w ściśle ustalonych warunkach jego zastosowania powszechnie wyłoniło się, jako kolejne zagadnienie opracowanie udoskonalonego pługa, jak również i innych narzędzi uprawy roli. Zamiast tedy opracowania jedynego narzędzia uprawy roli, w rzeczywistości wszędzie przekształcono dawne typy pługa, przeważnie w kierunku nadania narzędziu pewnych cech wszechstronności w stosunku do wykonywanej pracy i w granicach zaspokojenia wymagań racjonalnej uprawy roli. Trafne rozwiązanie tego zagadnienia przez poszczególne wyspecjalizowane wytwórnie zapewniało rozwój danego przedsiębiorstwa, które pozyskiwało rozgłos i zasługi zapoczątkowania i opracowania nowego typu narzędzia; narzędzia takie zazwyczaj znakowano i różniczkowano odpowiednio do rzeczywistych warunków ich zastosowania.

Posługiwanie się narzędziem określonego typu zamiast narzędzia indywidualnie dostosowanego do miejscowych warunków spowodowało pewne wyrównanie ogólnie przyjętych sposobów uprawy roli i wymagań stawianych bezpostaciowym narzędziom przez poszczególne gospodarstwa. Uprawa roli wykonywana podług systemu stosowania kolejnych zabiegów mechanicznego oddziaływania drogą posługiwania się naprzemian rozmaitemi narzędziami w znacznym stopniu dawała możność wyrównywania niedokładności pracy (danego) jednego narzędzia np. pługa, następnym narzędziem np. kultywatorem i odwrotnie, co w praktyce czyniło zadość indywidualnym wymaganiom rolnictwa. Wreszcie uprawiane z roku na rok rozmaite pod względem składu swego gleby stopniowo nabywały z biegiem czasu mniej więcej jednakową strukturę warstwy uprawnej, przechodząc w pewnym stopniu do jednolitego pod względem fizycznym stanu t. zw. gleb kulturalnych, a tym samym stawiających ogólnie uznane bardziej jednolite wymagania narzędziom ich uprawy.

Widzimy więc na podstawie przebiegu jednego z wielu okresów stopniowego przejścia od licznych miejscowych do jedynego ogólnego rozwiązania zagadnienia racjonalnej uprawy roli, że na początku bieżącego stulecia opracowanie i zastosowanie udoskonalonego narzędzia o ściśle określonem przeznaczeniu, niezmiennie i wytrwale zmierzało w kierunku ujednostajnienia wielu jego odmian. Jako szczegół wymienić należy, że z pośród licznych konstrukcyjnych odmian narzędzi orki, używanych wyłącznie w ciągu trzeciego ćwierćwiecza ubiegłego stulecia, już pod koniec tego stulecia znajdował powszechne zastosowanie t. zw. pług kulturalny w bardzo ograniczonej ilości odmian. Na początku bieżącego stulecia trzebierze i nowiny wszędzie już zostały podjęte, piaski jałowe doprowadzone do stanu kultury, i gospodarstwo ekstensywne ustąpiło miejsca intensywnemu. Zamiast cieszących się ogólnem uznaniem pługów angielskich z odkładnicą śrubową, oraz bardzo rozpowszechnionego słowiańskiego ruchadła, zupełnie słusznie zaczęły wchodzić w użycie we współczesnem gospodarstwie wyłącznie pługi typu kulturalnego, wyposażone w odkładnice kombinowane i cylindryczne rozmaicie ustawione w stosunku do poziomu i kierunku ruchu.

Tą drogą mianowicie postępował rozwój amerykańskich narzędzi uprawy roli, w szczególności zaś pługa amerykańskiego, którego odmiany nieliczne typów w zupełności zadowalały skromne wymagania miejscowego rolnictwa. Stwierdzić należy raz jeszcze, że rozwój przemysłu w Ameryce postępował szybciej, aniżeli rozwój rolnictwa. Wysoki poziom techniki budownictwa maszynowego zapewniał w pełnem tego słowa znaczeniu wyższość amerykańskiego pługa zarówno pod względem opracowania szczegółów konstrukcyjnych i doskonałości wykonania, jak i pod względem doboru materjałów. Nieograniczone zapotrzebowanie na narzędzia w okresie gorączki kolonizacyjnej kraju wywołało nadmierny rozrost wytwórczości, która w następstwie spadku zbytu na rynku wewnętrznym utorowała sobie drogi wywozu do wszystkich krajów Nowego i Starego Świata. Wywóz ten jednakże wobec rozwoju masowej produkcji pługów w Europie ograniczył się przeważnie do krajów sąsiadujących ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej. Następnie zaś i obecnie amerykańska wytwórczość pługów, dostosowując się do zapotrzebowania wewnętrzne-

go, zmuszona jest zadowalać się bardzo ograniczoną ilością wolnych rynków.

Równolegle, pod wpływem postępu przemysłu i kultury rolnej kształtował się rozwój europejskiego pługa, dostosowanego do najrozmaitszych warunków racjonalnego użytkowania narzędzia orki w gospodarstwach różnych krajów i rozmaitego poziomu kultury.

Równorzędnie z podanym wyżej rozwojem pługa angielskiego na dalsze udoskonalenia narzędzia orki w Europie składał się szereg różnych pomysłów, częściowo trafnych, częściowo zaś chybionych i zaniechanych, jako niepraktycznych. Z pośród tego rodzaju pomysłów ulepszania pługa Dombasle'a we Francji, miały powodzenie i cieszyły się uznaniem pług Armelin'a z roku 1850, oraz pług Grignon'ski Bella, dyrektora miejscowej szkoły rolniczej. Ten ostatni składał się z jednolitego żeliwnego korpusu zaopatrzonego w stalowy lemiesz i wymienną żeliwną piętkę, umocowaną do tylnego końca płoza. Stalowy krój, drewniana rączka i grządziel z łańcuchem pociągowym i regulatorem swoistej konstrukcji stanowiły resztę wyposażenia pługa Grignońskiego. Na początku ósmego dziesięciolecia ubiegłego wieku Cougoureux zbudował pług z tylną częścią odkładnicy o ruchu obrotowym, stosując w tym celu wklęsły, ukośnie ustawiony, talerz. Wycięta nożem i lemieszem skiba, uniesiona przednią częścią odkładnicy przesuwała się na talerz, który odrzucał ją do bruzdy, otwartej poprzedniem przejściem narzędzia. Wielokrotne badania pługa Cougeureux dowiodły celowości i pewnych zalet tego pomysłu tylko w zastosowaniu do głębokiej uprawy, podczas gdy przy płytkiej i średniej orce pomysł ten ujawnił pewne braki. Wreszcie do szeregu oryginalnych, lecz bezwartościowych pomysłów zaliczyć należy usiłowania zastąpienia tarcia przy poślizgu skiby po odkładnicy tarciem przy toczeniu po rolkach, tworzących jej powierzchnię, oraz chybiony pomysł zastosowania obracającej się kuli zamiast tylnej części odkładnicy.

W Niemczech w tym czasie usilnie ulepszano pług hohenheimski. Veit, dyrektor szkoły rolniczej w Schleissheim koło Monachium, zaopatrzył pług hohenheimski w drugą rączkę i przodek o dwóch małych kółkach. W takiem wykonaniu pług Schleissheimski przez dłuższy czas był rozpowszechniony w środkowej Europie i południowej Bawarji. Później wytwórnia hohenheimska zaprzestała wyrobu pługów typu A, B, C i D, oraz przekształciła serję typu S na trzy odmiany pługów, bez koleśnicy lub z dwukołowym przodkiem o wysokiej śrubowej odkładnicy i dwóch capigach: H_1 — do uprawy zwięzłych, gliniastych gleb, H_2 — do średnio-zwięzłych, oraz H_3 — do lekkich, piaszczystych gleb. Dzięki uznaniu, jakie zdobyły sobie pługi hohenheimskie tej serji daleko poza granicami swojej ojczyzny, rozpowszechniły się one szybko w południowych Niemczech. Obok dalszych przekształceń pługa hohenheimskiego, w Saksonji równorzędnie znalazł zastosowanie szczególny typ pługa t. zw. pług rajolny, przeznaczony specjalnie do upraw głębokich. Wykonany początkowo według pomysłu Otto i zastosowany w okolicy miasteczka Grosswenzleben rajolny pług opracowany został następnie przez Fr. Behrendt'a miejscowego fabrykanta narzędzi uprawy roli, i stąd pochodzi nazwa pługa wanzleben. Pług ten miał krótką i wysoką odkładnicę typu ruchadłowego, drewniane grządziel i capigi, oraz dwukołowy przodek, złączony dwoma łańcuchami z poprzeczką, umocowaną do grządzieli mniej więcej w połowie jej długości przed miejscem umocowania kroja. Dalsze doskonalenie pługa wanzleben, ściśle związane jest z działalnością słynnego konstruktora pługów Rudolfa Sack'a.

Rolnik z miasteczka Loben koło Lützen R. Sack zajmował się od 1850 r. budową narzędzi uprawy roli i dostarczał je okolicznym gospodarzom we własnem wykonaniu podług wzoru pługa wanzleben. W roku 1863 R. Sack założył wytwórnię w Plagwitz przedmieściu Lipska, i wkrótce potem opracował oryginalną konstrukcję uniwersalnego kulturalnego pługa z cylindryczną odkładnicą o rozmaitej krzywiźnie u stawieniu jej w stosunku do poziomu i kierunku ruchu. Tego typu pługi znakowane były, na wzór pługów hohenheimskich, podług głębokości orki i rodzaju gleby, na którą były przeznaczone. Konstrukcją tą R. Sack uwiecznił pług wanzleben, uwydatniając jego szczególną cechę przez nadanie mu nadzwyczaj trafnej nazwy: pług samochód (odpowiedniejszą byłaby polska jego nazwa, obecnie używana dla tego typu pługów — pług-samoor). R. Sack nadał skończenie doskonałe kształty częściom roboczym narzędzia, wykorzystując do jego produkcji zdobycze współczesnej techniki masowej wytwórczości — szkic uniwersalnego pługa-samochodu wyrobu R. Sack'a z końca trzeciego i początku czwartego ćwierćwiecza ubiegłego stulecia. Rud. Sack zmarł w roku 1901, pozyskując jeszcze za życia całkiem zasłużenie wszechświatową sławę i miano króla wytwórców pługa. Należycie opracowana konstrukcja i doskonałość wykonania, oparte na trwałych podstawach masowej produkcji zjednały narzędziom Sack'a szerokie rozpowszechnienie, pobudzając w Europie licznych naśladowców do ślepego kopjowania najbardziej poszukiwanych odmian kulturalnego pługa Sack'a.

Cokolwiek wcześniej, bo w roku 1848, pionierem masowego wyrobu narzędzi uprawy roli w Prusach stał się H. F. Eckert, który ulepszał i budował pługi przeważnie ruchadłowe, i w roku 1856 założył fabrykę na przedmieściu Berlina w Friedrichsberg. Naśladując pługi angielskie i amerykańskie, potem zaś najbardziej rozpowszechnione europejskie, a zwłaszcza Sack'a, Eckert wypuścił na rynek wiele seryj narzędzi różnorodnej budowy i o rozmaitem przeznaczeniu, w liczbie których wieloskibowce, a szczególnie pługi do podrywek zyskały równie szerokie uznanie, jak uniwersalne jednoskibowce Sack'a.

Oprócz powyższych wymienić należy niemiecką firmę Schwartz und Sohn, której założyciel Ed. Schwartz, jeden z pierwszych w pługach swego wyrobu wzorował się na pługu amerykańskim aegle, a w roku 1860 uzyskał patent na pług samochód z dwukołowym przodkiem.

Tak więc w ścisłej łączności z dokładnem wypracowaniem konstrukcji podążał rozwój produkcji narzędzi uprawy roli, począwszy od rolnika przechodząc następnie do kowala, od chałupnika do wytwórni, gdzie też powstała ściśle wyspecjalizowana masowa produkcja. Narówni z firmami: Ransomes, Sims i Jefferies i I. and F. Howard w Anglji, Rud. Sack i H. F. Eckert w Niemczech, we Francji z pośród fabryk: Ch. de Meixmoron, de Dombasle, V-ve Fondeur et C-té, Candelier et Fils, Amiot et Bariat, i in. w końcu ubiegłego stulecia wyróżniła się wytwórna narzędzi uprawy roli A. Bajac w Liancourt (Oise), której pługi obracalne, jako dominujący typ francuskiego pługa i dotąd znajdują szerokie zastosowanie."

Młocarnia szerokomłotna „Gostynianka“

Jedyny fabrykat w Polsce — typ ciężki dla większych wymagań

Obok maszyn już od szeregu lat budowanych szerokomłotnych wykonania normalnego wypuszcza Gostyńska Fabryka Maszyn na rynek maszynę ciężką i całkiem silniejszą, która ma służyć na gospodarstwa od 100—500 mórg, albowiem nie każde z tych gospodarstw jest w możności, ażeby móc parowym lub motorowym garniturem młócić, jest to bowiem maszyna o bardzo wielkiej zdolności, można takową na godzinę umłócić 10—12 ctr. przy stosunkowo bardzo małej sile, bo 2 konie mocniejsze lub 3 słabsze uciągną maszynę tę najswobodniej.

Powyższa maszyna jest wyposażona w duże jezdne koła 250×80 z kierownicą, przez co można takową z jednej stodoły do drugiej swobodnie transportować. Postument tej maszyny jest z suchego i twardego drzewa bardzo silnie zbudowany i śrubami spojony.

Bęben z blachy żelaznej 1850 mm. długi jest zamknięty, zaopatrzony w 5 sztuk stalowych karbowanych bijaków, przez co otrzymuje maszyna czysty omłot. Kosz jest bardzo silnie z żelaza płaskiego 10×14 mm. wykonany. Łożyska kulkowe są z najlepszego materjału, a wytrząsacz zbudowany z silnego żelaza kątowego, paski skórzane, sznury kręcone dobrego wykonania, a na żądanie i za osobnem wynagrodzen. daje się też sznurki z rzemienia.

Wymłócone ziarno spuszcza się po desce osobno do tego celu urządzonej. Słoma jest starannie przez wytrząsacz przetrząsana i na powrósło składana.

Waga powyższej maszyny jest ca. 850 kg. Szerokość wymłacania 1850 mm., zaprząg 2 do 4 koni.

Główną zaletą wialni „Gostynianka“ jest, że jej siła poruszająca zeszota idzie w poprzek maszyny przyczem dolne sito porusza się w kierunku przeciwnym aniżeli górne, przez co siła podzielona jest na całą maszynę i z tego powodu wialnia stoi zupełnie spokojnie.

Sito widełkowe (prętykowe) można podług życzenia wyjmować lub też zależnie od potrzeby, więcej lub mniej skośnie założyć.

Odpowiednie założenie zeszot uzależnia również wydajność pracy maszyny. Największa siła powietrza jest tuż przy skrzydłach i z tego powodu zeszota przy wialni „Gostynianka“ dochodzą prawie do skrzydeł. Zeszota są tak położone, że wiatr przewiewa przez zeszota od dołu i oczywiście przez to odbywa się czyszczenie znakomicie, a przez umiejętne wykorzystanie siły wiatru, przychodzi się do przekonania, że niekoniecznie musi być do racjonalnego czyszczenia większa ilość zeszot.

Przy wialni „Gostynianka“ jest siła wiatru wykorzystana pod każdym względem. Nie zachodzi absolutnie możliwość zatykania się zeszot, co się przy większej części wialń zdarza, z powodu, że dolne duże sito nie chodzi wzdłuż lecz w poprzek maszyny. Jedną z największych bolączek gospodarzy jest właśnie przy innych wialniach — zmudne oczyszczanie zeszot.

Dolne sito można podnieść wyżej lub niżej, przymocowując je haczykiem. Przez zupełne spuszczenie dolnego sita sortuje się równocześnie zboże lekkie od ciężkiego. Dolne sito zakłada się podług potrzeby z gęstą lub rzadką siatką.

Przy powtórnem czyszczeniu zboża, zakłada się przy górnej warstwie zeszot dwa zeszota o większych oczkach, ażeby zboże przeleciało, zaś trzecią siatkę z drobniejszemi oczkami. Dolne zeszoto dostosowane do wielkości ziarna i równocześnie odpowiednio nisko założone dla odosobnienia lekkiego od ciężkiego. Otrzymuje się w ten sposób pierwszorzędne czyszczenie, przy równoczesnem gatunkowaniu na wielkość oraz ciężkość ziarn.

W celu sortowania tylko lekkiego i ciężkiego zboża, używa się wialni w następujący sposób: w górny pokład (wpusty) nie wkłada się wcale zeszot. Dolne zeszoto zakłada się (z stosowną siatką do wielkości ziarna) w odpowiedniej wysokości. W ten sposób używana wialnia zastępuje: młynek do sortowania zboża, za dodaniem bocznych klap.

Wialnia „Gostynianka“ zaopatrzona jest w 2 kółka transportowe umożliwiające łatwe przewiezienie maszyny przez jednę osobę. Przednia część maszyny spoczywa na 1 nodze, wobec czego maszyna nawet na nierównej bojewicy (klepisku) zupełnie spokojnie stoi. Nogi wialni można tak zprzodu jak i ztyłu nastawiać wyżej lub niżej, zależnie od zachodzącej potrzeby.

Urządzenie do nastawiania nóg, celem otrzymania większej pochyłości sit, dalej przy sortowaniu bez górnych sit, itd. okazuje się w praktyce bardzo potrzebne.

Ażeby ziarno było przez cały czas dokładnie czyszczone i sortowane, konieczne jest równomierne obracanie korbą w tem tempie, w jakiem przy uszykowaniu rozpoczęte zostało. Od równomiernego obracania korbą zależy przewiew powietrza, a od tegoż znowu czyszczenie samo.

W celu kontrolowania równomiernego obracania korbą służy „Regulator powietrza“.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Kalkulacja w budownictwie

W związku z artykułem p. t. „U progu sezonu budowlanego" (zob. „Rynek Met. i Masz." nr. 23, str. 901), otrzymujemy od jednego z Czytelników poniższe uwagi:

Autor artykułu p. t. „U progu sezonu budowlanego" słusznie zauważył o wolnym handlu mieszkaniami, (tak w nowych jak i starszych domach mieszkalnych), gdyż przed wojną budowano domy mieszkalne tylko dla rentowności kapitału, którego było poddostatkiem. i to kapitału po 4—5 proc. Dzisiaj, gdy mamy średnio 10 do 12 proc. ciężaru hipotecznego, przynosi nam budynek 2 proc. przedwojennych kosztów budowy. W pierwszych latach odrodzenia Polski były budynki prawie bez długów hipotecznych, obecnie się to zmieniło i większa część realności jest poważnie obdłużona odsetkami 10—12 proc., a nawet 15 proc., gdy dochód wynosi tylko 2—4 proc.

Nierentowność budynków i obciążenie w takim stanie musi w krótkim czasie przyprowadzić wszystkich posiadaczy domów do ruiny. Kredyty państwowe są do uruchomienia budownictwa konieczne i to po 4—6 proc., lecz tylko długoterminowe, tak dla wsi jak miast. Lecz i tutaj dałoby się coś więcej od posiadaczy drobnych kwot (oszczędności) uzyskać, gdyby ulgi podatkowe, tyczące nowowzniesionych budynków mieszkaniowych, obowiązywały tak dla wsi jak miast.

O ożywieniu ruchu budowlanego będzie można dopiero wówczas pomyśleć, gdy chętnym do rozbudowy się odda tani teren czyli parcele.

Tańsze parcele można otrzymać jedynie w miejscowościach podmiejskich, które jednak dotychczas nie podlegają ulgom podatkowym jak budowle na terenach miejskich.

To też prędzej nie będziemy mogli mówić o sprawiedliwem i równem traktowaniu wszystkich obywateli Rzeczypospolitej dopóki wniesiona nowela do ustawy „O Rozbudowie Miast" nie otrzyma dodatku „i wsi", albo zreformowany inny tytuł jak n. p. „Ustawa o budowie nowych domów mieszkalnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej".

Nowela ta leży już lata w Sejmie i nie może się doczekać uchwały.

Sprawa ta jest bardzo ważna dla budujących na wsi, gdyż mogliby przez przeciąg 5 lat być wolni od państwowego podatku dochodowego, lokując dochód w budowę domów mieszkalnych.

Opłata za samo zezwolenie powinna być obniżona, gdyż wymiar katastralny jest dla małych parcelek specjalnie drogi. Takie koszty winny być obniżone, a prace z tem związane ew. być obliczone godziny. Wygotowanie rysunków i nadzór nad budowlą najwięcej odstrasza chętnych do budowania, gdyż w niektórych wypadkach dochodzi do 10 proc. ogólnych kosztów budowli. Gdyby poza tem cement i drzewo były cokolwiek tańsze, to z pewnością podniósłby się ruch budowlany.

Smutna jest dzisiaj również mała wydajność murarzy i robotników budowlanych. Przed wojną wymurował jeden murarz przez dzień 2.000 sztuk cegieł, a dzisiaj ile? gorzej jest jeszcze z wykończeniem budynków. Jeżeli się nikt nie będzie starał o naprawę tych błędów, wówczas nie będzie większego ruchu budowlanego, i z tego powodu brak mieszkań nie zostanie usunięty.

Przemysł cementowy wobec akcji budowlanej

W związku z przystąpieniem przemysłu cementowego do wielkiej akcji budowlanej, ajencja „Iskra" publikuje wywiad z prezesem syndykatu cementowego dr. Kuttenem.

Na pytanie, w jakim kierunku idzie akcja powyższa i jakiemi drogami przemysł cementowy zdąża do wzmożenia konsumcji p. Kutten oświadczył, iż akcja ta ma na celu popularyzowanie tego artykułu w Polsce, zmierzając z jednej strony do wzmożenia ruchu budowlanego, z drugiej zaś do wzmożenia konsumcji tegoż artykułu na rynku wewnętrznym.

Ostatnio założono nową spółkę pod firmą „Drogi cementowe", której udziałowcami są wszystkie przedsiębiorstwa przemysłowe. Spółka ta ma na celu dokładne studjum dróg betonowych, wybudowanie próbnych odcinków i założenie stałego laboratorjum doświadczalnego, a następnie równie ważną sprawę budowy domów mieszkalnych z użyciem takich materjałów, w których cement odgrywa poważną rolę. Dla urzeczywistnienia tego planu będzie ustalony szereg typów domów pojedyńczych i blokowych ze standaryzowanemi wymiarami i odpowiednią organizacją pracy, tak, aby czas budowy był najkrótszy, a budowa domów przybrała charakter fabrykacji. Akcja ta jest już w toku i w najbliższym czasie należy oczekiwać rozpoczęcia budowy w Warszawie i na prowincji.

Następnie p. Kutten oświadczył, że ostatnio wypuszczona przez rząd pożyczka budowlana pokryta z wielkiem powodzeniem przez społeczeństwo, przyśpieszy znacznie tempo ruchu budowlanego, przyczyniając się do złagodzenia kryzysu mieszkaniowego.

Dział budowlany na X. Targach Wschodnich

W związku z coraz silniej na tle kryzysu mieszkaniowego przejawiającem się zainteresowaniem wszystkich warstw społeczeństwa zagadnieniami budownictwa, które szczególnie obecnie wobec kredytowej akcji Rządu nabrały nowej aktualności, organizuje się w ramach tegorocznej jubileuszowej kampanji X. Targów Wschodnich w czasie od 2—16-go września b. r. specjalny dział budowlany, jako zawiązek stałych na przyszłość projektowanych rokrocznych Targów Budowlanych, na wzór tak popularnych zagranicą, zwłaszcza w Niemczech, tego rodzaju przedsięwzięć. Dział ten, obesłany wydatnie przez najpoważniejsze firmy z odnośnych branż, obejmować będzie wszelkie materjały, narzędzia, maszyny i fabrykaty wchodzące w zakres budownictwa mieszkaniowego jak i inżynierskiego z uwzględnieniem szczególnie rzeczy nowych i naszych rodzimych warunków budowania.

Na czas trwania Targów przygotowuje się cały szereg imprez budowlano-technicznych, jak wyświetlanie filmów, budowa domów z nowoczesnych materjałów, pokaz maszyn budowlanych w ruchu i t. d., a nadto przygotowuje się na wielką skalę kurs wykładów technicznych przy współudziale wybitnych uczonych i praktyków jako prelegentów.

Z przemysłu i handlu drzewem

W ostatnich tygodniach nie zaszły zmiany w przemyśle i handlu drzewnym, któreby wykazywały polepszenie sytuacji. Tranzakcje krajowe są nieznaczne, sprzedaż eksportowa zmalała, najbardziej zmniejszył się eksport do Niemiec, dokąd idą obecnie ostatnie resztki zeszłorocznych desek i bali, których ceny podniosły się do 95 mk. za m. sześć. franco granica Zbąszyń, po tej cenie importerzy niemieccy odbierają towar tylko powyżej 42 mm. Drzewa budowlanego polscy producenci nie mogą dostarczać na rynek niemiecki, ponieważ ceny tamtejsze nie kalkulują się dla naszych eksporterów.

Ceny materjałów tartych spadły w kwietniu r. b. do poziomu, który zezwalał zaledwie na pokrycie kosztów własnych. W maju zniżka ta była coprawda zahamowana, nie zmienia to jednakże ciężkiego położenia przemysłu.

Dyrekcja domen i lasów państwowych obniżyła ceny drzewa na pniu. Zniżka ta nastąpiła zapóźno, gdyż z powodu wysokich cen taryfowych drzewa na pniu, mniejsze firmy już wstrzymały pracę w swych przedsiębiorstwach.

W przemyśle drzewnym okręgu bielskiego wzmógł się nieco ruch w tartakach, zbyt wyrobów tartych jest utrudniony z powodu ograniczonego ruchu budowlanego, tudzież ograniczonego ruchu w przemyśle. Eksport materjałów tartych z powodu niskich cen jest utrudniony i ogranicza się głównie do wywozu kopalniaka do pobliskiego zagłębia karwińsko - ostrawskiego, oraz drzewa celulozowego do Czechosłowacji i Niemiec.

WIADOMOŚCI DROBNE

RZĄD PROJEKTUJE DRUGĄ EMISJĘ POŻYCZKI PREMJOWEJ.

W kołach rządowych rozważana jest myśl wypuszczenia na rynek drugiej emisji premjowej pożyczki budowlanej.

Jak wiadomo, pierwsza 50-miljonowa emisja tej pożyczki, pokryta została w subskrybcji publicznej przeszło trzykrotnie.

Jest to dowodem nietylko wzrastającej płynności rynku pieniężnego, ale i zaufania społeczeństwa do pożyczki budowlanej.

W kołach bankowych podkreślają, że konjunktura pieniężna dla pożyczki budowlanej jest wyjątkowo pomyślna i sądzą, że wobec tego rząd mógłby już teraz emitować drugą emisję również w wysokości 50 miljonów.

Stanowisko władz rządowych w tej sprawie nie jest jeszcze ustalone.

ZAINTERESOWANIE POŻYCZKĄ BUDOWLANĄ W WIEDNIU.

Kilka banków wiedeńskich, które współpracują z małopolskiemi bankami zwróciło się do nich z zapytaniem, czy i na jakich warunkach mogą nabyć obligacje nowoemitowanej pożyczki budowlanej.

Banki wiedeńskie swego czasu zakupiły od banków małopolskich spory pakiet obligacyj dolarówki. Pragną więc zakupić obecnie obligacje nowej pożyczki budowlanej, licząc widocznie na ich dużą rentowność.

OBNIŻENIE PODATKU OBROTOWEGO OD EKSPORTU PAPIERÓWKI.

Przed kilkoma dniami na konferencji międzyministerjalnej zapadła uchwała obniżenia stopy podatku obrotowego od eksportu papierówki do ½%. Jak się dowiadujemy obecnie, już w dniach najbliższych ukazać się ma odpowiednie rozporządzenie p. Ministra Skarbu, wprowadzające w życie powziętą decyzję.

SYNDYKAT FABRYK PAPY DACHOWEJ ZIEM ZACHODNICH.

Organizujący się od dość dawna Syndykat fabryk papy dachowej Ziem Zachodnich powstał przed kilkunastu dniami z siedzibą w Bydgoszczy. Obejmuje on narazie kilkanaście fabryk papy dachowej w Bydgoszczy, Poznaniu, Grudziądzu, Toruniu i Gdańsku. Są jednak dane, że do Syndykatu przyłączą się jeszcze inne fabryki. Normalna działalność Syndykat rozpocznie z dn. 1 lipca r. b. Biuro jego znajdować się będzie w Bydgoszczy przy ul. Gdańskiej. Na kierownika Syndykatu został zaangażowany dotychczasowy kierownik referatu eksportowego bydgoskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, mgr. Albin Piechocki.

KREDYTY BUDOWLANE UDZIELONE PRZEZ BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO.

Ogólna suma kontyngentu przydzielonego na nowe budowle przez Bank Gospodarstwa Krajowego za czas od 1-go stycznia do 31 maja r. b. wyniosła 20.804.800 zł.

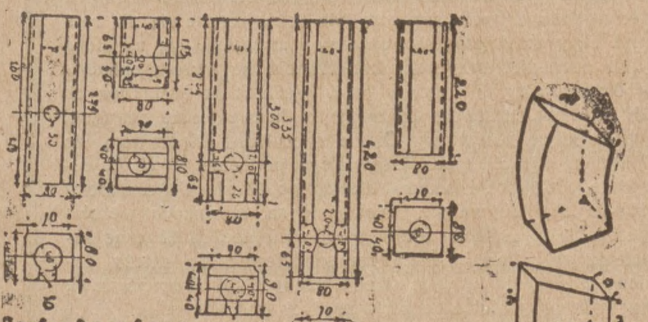
W tymże okresie Bank udzielił kredytu za pośrednictwem swych oddziałów prowincjonalnych na dokończenie rozpoczętych budowli 18.377.660 zł, z czego na Łódź przypada 2.266.666 zł.

KONFERENCJA DRZEWNA W MINISTERSTWIE ROLNICTWA.

P. Minister Rolnictwa zamierza zwołać w niedalekim czasie konferencję poświęconą omówieniu szeregu najdonioślejszych zagadnień polityki drzewnej (zagadnienie taryf kolejowych, ceł przywozowych obrotu olszyną, sprawa ewentualnego odnowienia obrotu drzewnego z Niemcami, sprawa pomocy kredytowej dla przemysłu drzewnego i t. d.). Radca ministerjalny p. inż. Barański, ma powierzone przygotowanie kwestjonarjusza, który obejmuje szczegółową listę zagadnień, z wyłączeniem jednak wszelkich spraw wchodzących w zakres prac Administracji Lasów Państwowych. Kwestjonarjusz ten, rozesłany będzie za pośrednictwem Rady Naczelnej Związków Drzewnych — prawdopodobnie w połowie lipca — do wszystkich organizacyj. Opracowane przez związki odpowiedzi, uzgodnione następnie na terenie Rady Naczelnej, stworzą podstawę do dyskusji na konferencji, która — wedle naszych informacyj — odbyłaby się w ostatnich dniach lipca b. r. Jakkolwiek wielce aktualne zagadnienia wynikające z ustosunkowania przemysłu drzewnego do Administracji Lasów Państwowych zostaną na wyraźne życzenie p. Ministra wyłączone z pod obrad konferencji, to jednak będzie ona miała niewątpliwie ważne znaczenie, jako pierwszy krok na drodze do utrwalenia i pogłębienia kontaktu przemysłu z Ministerstwem Rolnictwa, które w nader wysokim stopniu oddziaływuje na politykę drzewną.

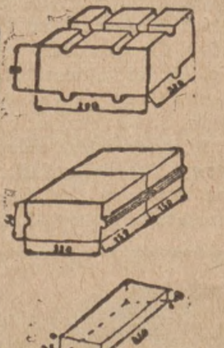
NOWA ORGANIZACJA DRZEWNA W KATOWICACH.

W Katowicach odbyło się zebranie konstytuujące nowo założonego zrzeszenia kupców drzewnych przy współudziale przedstawicieli przemysłu i handlu drzewnego z całego województwa śląskiego. Zrzeszenie to, które ma na celu zastępstwo zawodowych interesów przemysłu i handlu drzewnego, pragnie zjednoczyć wszystkie zainteresowane firmy na terenie województwa śląskiego.

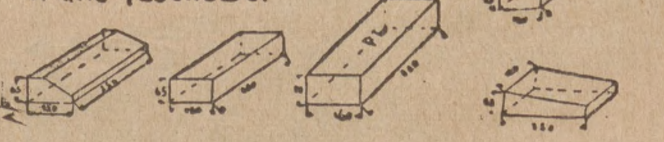


Cegły kanałowe szamotowe dla Stalowni

Płytki normalne i płyty piekarskie. Wymiary:	Waga 1 sztuki
300 × 150 × 60 m/m	4,6
300 × 150 × 40 „	3,7
300 × 400 × 50 „	12.—
300 × 400 × 40 „	10.—
250 × 120 × 80 „	1,8
250 × 120 × 40 „	2,4
300 × 300 × 50 „	9.—
300 × 300 × 40 „	7.2



Różne fasonowe.



Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 25. 6. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska: Cegła 70—80, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 90—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 100—110 zł., cegła górnośląska loco cegielnia G.-Śląska kosztuje 60 zł. plus fracht do Warszawy 35, loco stacja Warszawa 95, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 58—60, fracht 30—32, franca stacja Warszawa 90—92, loco budowa 100—105; cegła dziurawka za 1000 sztuk 102—110 zł., franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł., franco wagon Warszawa, dachówka falcówka —. Kafle białe środkowe I gat. 50 gr., narożne I gat. zł 1, kaniesy środkowe 75 gr., narożne zł. 1.50 (ceny za sztukę), komplet bandy gładkiej 22.50. Ceny powyższe za kafle loco skład w Warszawie. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05, doliczając do tego 1 zł. zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26, loco budowa 27 zł., cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się 1.60 gr. taniej, ponieważ cena opakowania za worek wynosi 55 gr., co przy 200 kg. stanowi 2.60 zł., czyli worek 50 kg. kosztować będzie na wagonie w Warszawie 5.39 zł. loco budowa, cement ze składu kalkulować się będzie przy dostawach większych 6.25 zł. Wapno w różnych gatunkach franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6.00, — II gat. 5.40, — III gat. 5.00, Jaworznia kielecka 5.40, Zagórze kieleckie 5.00, Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, — sosnowieckie 4.60—4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje 2.00, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50, maksimum 8, wapno lasowane za 1 metr sześc. z dostawą na budowę 45—50 zł., stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł., a młodsze 45 zł. Gips solwayowski za 100 kg. loco skład murarski 11, sztukatorski 12, modelowy 13, a alabastrowy 17, wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł. drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 3—4 zł. na worku 100 kg. taniej. Wskutek braku kredytów budowlanych, sezon w tym roku jeszcze się nie rozpoczął, to też ceny materjałów budowlanych utrzymują się nadal na bardzo niskim poziomie, przyczem konkurencja ze strony składów jest bardzo duża. Najlepiej widzimy to w ofertach przedstawionych przez składy przedsiębiorstwom budowlanym bezwzględnie pewnym, płacącym za materjał gotówką. Ciągle spotykamy się z tem, że można nabyć metr sześc. wapna lasowanego po cenie 40 zł., a cement za worek po 6.10 zł. i beczkę 180 kg. po 23 zł. Co się tyczy cegły, to handel nią odbywa się przeważnie na warunkach wekslowych, przyczem przy zapłacie gotówkowej udzielane są znaczne rabaty. Ożywienia w dziale budowlanym spodziewać się należy dopiero w miesiącu sierpniu, a więc wtedy, kiedy Bank Gospodarstwa Krajowego zacznie przydzielać na serjo kredyty budowlane.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 1. 7. Surówka odlewnicza nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimska 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 1. 7. Cena za 1 kg. loco odlewnia Katowice: mosiądz pręty zł 2.90, tuleje i inne odlewy 3, mosiądz kujny pręty 3.60, tuleje i inne odlewy 3.90, bronz fosforowy pręty 3.20, tuleje i inne odlewy 3.30, bronz fosforowy dra Kinzela pręty 4.20, tuleje i inne odlewy 4.30, bronz specjalny pręty 3, tuleje i inne odlewy 3.10, bronz niglofosforowy 5.10, bronz manganowy kujny 3.80, bronz manganowy kujny wytrzym. 50 kg. mm.^{2} 4.60, bronz stalowy kujny 5.70, bronz aluminjowy A wytrzym. 70 kg. mm.^{2} 10.10, B. wytrzymały 60 kilogramów mm.^{2} 8.80, bronz diamentowy wytrzym. 9 kg. mm.^{2} — 15, miedź elektrolityczna kuta w sztabach grubości ponad 10 do 14 mm.^{2} 4.60. W odlewniach sytuacja nadal nie ujawnia poprawy. Odlewnie widzą się zmuszone poza już wprowadzonemi świętówkami rozpocząć redukcję personelu o 50 proc. stanu zeszłorocznego, bowiem w tym stosunku spadły zamówienia. Ceny pozostały bez zmiany.

Berlin, 1. 7. Urz. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 114¾, oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, dtto. w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, nikiel czysty 98—99 proc. 350, antymon Regulus 49—51, srebro w sztabach ca. 900 za kg. 46½—48½, złoto w wolnych obr. za 10 gr. 28—28.20, platyna w wolnych obr. 1 gr. 5—7.

Londyn, 1. 7. Srebro —, srebro na dostawę 15$^9/_{16}$, złoto 85.0$^5/_8$ d. za 1 uncję.

DRZEWO.

Warszawa, 1. 7. Ceny osiągane na terenie Dyrekcji Lasów Państwowych według zestawienia Departamentu Leśnictwa. Transakcje hurtowe loco wagon stacja załadowcza, I-a cena w kwietniu, II-a w maju. Drzewo użytkowe w stanie okrągłym: kłody i dłużyce sosnowe tartaczne za m. sześc. Dyrekcja Warszawska 45.00, 42.00, Dyr. Radom 44.00 i 43.00, Dyrekcja Siedlce 43 i 41, Dyrekcja Wilno 35 i 32, Dyrekcja Białowieża 37 i 35, Dyrekcja Poznań 44.50 i 43.50, Dyrekcja Bydgoszcz 47 i 45, Dyrekcja Toruń 50 i 47, kłody świerkowe tartaczne za m. sześc. Dyrekcja Siedlce 33.50 i 33.50, Dyrekcja Lwów 32.34 i 33, kłody dębowe stolarskie za m. sześc., Dyrekcja Łuck 155 i 155, kłody dębowe tartaczne za m. sześc. Dyr. Białowieża 76 i 71, kopalniaki sosnowe za m. sześc. Dyrekcja Warszawa 28 i 28, Dyrekcja Radom 30 i 30, Dyrekcja Siedlce 26 i 25, Dyrekcja Poznań 30.70 i 29.70, Dyrekcja Bydgoszcz 33 i 33, Dyrekcja Toruń 30 i 30, papierówka okrągła za mp.: Dyrekcja Siedlce 26.60 (eksp.) 26.60 (eksp.), Dyrekcja Wilno 25 i 25, Dyrekcja Białowieża 26.45 i 26.45, drewno opałowe, szczapy opałowe, sosnowe za mp.: Dyrekcja Warszawa 15 i 15, Radom 16 i 14, Siedlce 13 i 13, Wilno 11.50 i 11.50, Białowieża 15.50 i 15.50, Poznań —, Bydgoszcz 16 i 16, Toruń 17 i 16, szczapy opałowe świerkowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 9.50 i 8.50, szczapy opałowe bukowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 11.50 i 11. Warszawa (na budowle w śródmieściu). Drewno użytkowe tarte, ciosane i łupane. Sosnowe materjały stolarskie za m. sześc. 210 i 210, materjały ciesielskie tarte za m. sześc. 145 i 145, sosnowy materjał stolarski kantówka toporowa 110 i 110, dębowe materjały stolarskie za m. sześc. 275 i 275, deski i bale za 1 m. sześc. —, dębowa klepka posadzkowa za m. kwadr. 12.50—14.50 i 12.50—14.50, kostka brukowa 10 cm. 20 i 20 za 1 m. kwadr. Rynek drzewa w maju wykazywał znaczny spadek cen we wszystkich dyrekcjach, szczególnie kłody, kopalniaki i drzewo opałowe.

NOTOWANIA CEN NA ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Hurtownia pasów transm., szczeliw węży, narzędzi, „ZENIT", Kraków, Szpitalna 7, telefon 4231, 2721.

		Zł
1.	Płyty uszczeln. na wys. ciśn. or. „The plate Rowanit"	5.80 1 kg.
2.	Rzemyki do szycia pasów	11.20 1 kg.
3.	Rzemyki do szycia chromowe	16.70 1 kg.
4.	Proszek karborundowy	3.20 1 kg.
5.	Pakunki konopne, graf.	3.20 1 kg.
6.	Kompozycja 83 proc. gwar.	7.40 1 kg.
7.	Pasy „Balatoid" n.p. 150 m/m. sz.	18.— 1 m.
8.	Bawełna do czyszczenia maszyn kolor. zagr.	1.28 1 kg.
9.	Gwintowniki, rozwiertarki 35 proc. rab., inne art. na zapytanie.	

Odsprzedawcom rabaty!

ZŁOTY W DNIU 1 LIPCA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.62—57.76, złoty 57.64—57.79, Berlin przekaz na Warszawę, Poznań i Katowice 46.90—47.10, Londyn 43.36, N. Jork 11.23, Wiedeń 79.22—79.52, Zurych 57.90.

Przetargi • Submisje • Licytacje

Związek Komunalny Powiatu Poznańskiego ogłasza niniejszem

PRZETARG PUBLICZNY.

na wykonanie w roku gospodarczym 1930/31 robót i dostaw do remontu i utrzymania dróg. Formularze ofertowe i bliższe informacje otrzymać można w biurze Wydziału Powiatowego nr. 16, w godzinach urzędowych od 9 do 12-tej W tym czasie będą wyłożone obowiązujące w powyższej sprawie warunki do wglądu zainteresowanych reflektantów. Termin wykonania odnośnych robót i dostaw wyznacza się do 31 października 1930 r.

Oferty w podwójnych zalakowanych kopertach bez nagłówków firmowych z napisem: „Oferta do przetargu na wykonanie robót i dostaw drogowych" należy składać w Zarządzie Drogowym powiatu poznańskiego w Poznaniu, Wały Leszczyńskiego nr. 10. w terminie nieprzekraczalnym do 12 lipca 1930 r. włącznie, poczem w tym samym dniu o godz. 13-tej nastąpi publiczne otwarcie złożonych ofert w obecności ewentl. przybyłych reflektantów. Wewnętrzna koperta winna zawierać samą ofertę, zewnętrzna zaś prócz wspomnianej koperty także dowód złożenia wadjum do depozytu Wydziału Powiatowego. Wspomniane wadjum w wysokości 2.000 zł, należy złożyć w Powiatowej Kasie Komunalnej. W wypadku cofnięcia oferty w czasie lub po odbyciu przetargu, jak również w razie odmowy wykonania udzielonego zlecenia, złożone wadjum przechodzi na rzecz powiatu poznańskiego. Oferty bez dołączonego dowodu na wpłacone wadjum, oraz złożone po upływie oznaczonego terminu, nie będą rozpatrywane.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na wysokość oferty, anulowanie przetargu bez podania powodu, jak również oddania robót i dostaw według własnego uznania jednemu, lub kilku oferentom. Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Wadjum, w razie nieprzyjęcia oferty, zwrócone będzie bez procentu w terminie czternasto - dniowym.

Poznań, dnia 26 czerwca 1930 r.

Przewodniczący Wydziału Powiat. powiatu poznańskiego.
(—) Dr. Jerzykowski, Starosta Powiatowy.

PRZETARG.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Poznaniu ogłasza niniejszem przetarg ofertowy na dostawę:

850 t. koksu hutniczego (Knurów)
476 t. węgla,
46 m. drzewa.

Oferty z dołączonym kwitem na złożonę w P. K. C. wadjum w wysokości 3 procent oferowanej sumy należy składać do dnia 10 lipca b. r. godz. 12 w Prezydjum Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Poznaniu Wały Zygmunta Augusta 8 w zalakowanych i opieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na dostawę materjałów opałowych" Dyrekcja Poczt i Telegrafów zastrzega sobie wolny wybór zgłoszonych ofert.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Bliższych informacyj udzieli Oddział budowlany Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Poznaniu w godzinach urzędowych pokój 158.

Prezes: Wł. Kaźmierski.

PRZETARG.

na dostawę słupów telefonicznych.

Niżej wymieniony Urząd zamierza zakupić w drodze publicznego przetargu ofertowego 400 sztuk sosnowych słupów telefonicznych, a to:

100 sztuk słupów o długości 8,5 m.,
300 sztuk słupów o długości 7,5 m.,
o grubości wierzchołka 16—18 cm.

Słupy mają być impregnowane, przycięte przy wierzchołku w daszek dwustronny, proste, bez pęknięć zewnętrznych i wewnętrznych, cięcia zimowego 1929/30 i wogóle odpowiadać przepisom Administracji pocztowej.

Pożądany termin dostawy do końca lipca b. r.

Oferty z podaniem terminu dostawy i miejsca oraz ceny słupów należy wraz z wadjum 5 proc. wartości oferowanej dostawy składać w opieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na dostawę słupów telefonicznych" najpóźniej do godziny 12 dnia 11 lipca b. r., w Dyrekcji Dróg Wodnych w Toruniu, ul. Bydgoska 22, gdzie o godzinie 12-tej nastąpi otwarcia ofert. Dyrekcja zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferty.

Toruń, dnia 2 czerwca 1930 r.

Dyrekcja Dróg Wodnych.

PRZETARG.

7. Okręg. Szefostwo Budown. Wojsk. ogłasza na dzień 10 lipca 1930 r. nieograniczone przetargi na następujące roboty:

Garnizon Poznań.

1. Przebudowę pawilonu ginekol. w 7. Okr. Szpitalu Wojsk. godz. 10.

Garnizon Kalisz.

2. Remont koszar 25 p. a. p. na Piskorzewie, godz. 10,30.
3. Pobudowanie pieców opancerzonych w garnizonach na terenie D. O. K. VII. godz. 11,00.

Oferty w kopertach podwójnych, zalakowanych z odnośnym tytułem robót składać w biurze 7. Okr. Szef. Bud. Wojsk. Poznań — Plac Wolności 16, pokój nr. 23 na 1/2 godziny przed oznaczonym terminem.

Na zewnętrznej kopercie bez firmy należy umieścić tylko tytuł danej roboty.

Do oferty należy dołączyć:

a) kwit na złożone wadjum w Kasie Skarbowej w wysokości 3 proc. sumy oferowanej,
b) Deklarację, że warunki ogólne i szczegółowe są oferentowi znane.

Oferty wnosić tylko na drukach dostarczonych przez 7. Okr. Szef. Bud. za zwrotem kosztów.

Oferty nieodpowiadające powyższym przepisom nie będą rozpatrywane.

Szef. Budownictwa zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta.

Szef. Budownictwa O. K. VII.
w z. (—) Lindner, kapitan.

Magistrat miasta Katowic rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie prac brukarskich, i in. związanych z przebudowę i regulacją Rynku.

Bliższe szczegóły przetargu ogłoszono w skrzynce na przetargi w Ratuszu, ul. Pocztowa L. 2.

Magistrat.

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 28-go lipca 1930 r. przetarg na dostawę:

4830 kg. śrub. żel. nieobtacz. z gł. półokr. płask. kwadr. różn. wym., w/g. wzorów;

200 mtr. kw. szkła sygn. czerw. 3 mm. grub. o wym. tafli nie mniejsz. jak 50×80 cm. i 10 mtr. żółtego;

167 prześcieradeł baw. wym. 200×140 cm.;

105 powłoczek na poduszki wym. 60×80 cm. zawiąz. na 3 p. tasiemek;

71 ręczników wym. 115×48 cm. i 155 kocy weln. wym. 200×150 cm. z wytkanemi inicjałami „P. K. P.";

4 kołdry watowe, weln. wym. 200×150 cm.; 30 materacy trzypoduszkowych z trawy morsk. wym. kompl. 195×80, wagi 15 kg., 21 poduszek z pierza w gęst. wsypach wagi czyst. pierza 2 kg. wym. 60×80 cm., 5 szt. cęg. płas. 6 z boczn. cięciem, 8 kluczy franc. 12" typ P. K. P., 131 kluczy dwustron. kuto-pras. kalibr. i utwardn., 56 łopat parowoz. wg. norm M. K., 42 tygli grafit pojemn. 50, 100 i 120 kg., 50 pendzli do apar. telegr., 345 cyfr. arabs., odbijanek do znacz. wag. wysok. 113 mm., 1, 2, 3, 4, 5, 8 i 0, 20 cyklin stol. wym. 150×60 mm., 12 noży rymars. w opr. dł. 9", 6 nożyc kraw. 9" 2 tarcze szlif. wym. 250×30×30 mm. tward. U ziarno 45, obrotu 1.500 i 2-o wym. 350×35×35 mm. tward. M zier. 60 obrotu 1.500 ostrzenie narzędzi na sucho.

Oferując powyższe ilości firma zechce wskazać czy w razie dalszych potrzeb Dyrekcji zechce utrzymać ceny do końca roku bież. Oferty składać należy do dnia 28 lipca r. b. do godz. 15-ej do skrzynki znajdującej się w W-le Zasobów, Al. Jerozolimskie 1/3. Tam również są do obejrzenia wzory, wykazy i rysunki w godz. 10—12. Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następnego o godz. 9-ej. Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 19 z dnia 14-go stycznia 1930 r.

Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju Nr. 10 za opłatą 1 zł, warunki techniczne po 50 gr. za egzemplarz.

PRZETARG.

Urząd Wojewódzki Warszawski — Dyrekcja Robót Publicznych ogłasza przetarg na wykonanie dostawy i ułożenie posadzki w gmachu Urzędu Województwa Warszawskiego (w części przeznaczonej dla Okręgowego Urzędu Ziemskiego) w Warszawie.

Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na wykonanie dostawy i ułożenie posadzki w gm. Urzędu Województwa Warszawskiego (w części przeznaczonej dla Okręg. Urzędu Ziemskiego) w Warszawie" wraz z pokwitowaniem Okręgowej Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy i deklarację składać należy do Kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji (Al. Ujazdowska 5, II p.) w terminie do godz. 12-ej dnia 10 lipca r. b., w którym to terminie nastąpi otwarcie ofert.

Ślepy kosztorys i deklaracje i warunki przetargu nabyć można w Kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji za opłatą 2 zł, gdzie również są do obejrzenia projekt umowy, oraz warunki ogólne.

Dyrekcja zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, niezależnie od podanej w ofercie sumy.

(—) Inż. W. Tryliński
Dyrektor Robót Publicznych.

PRZETARG.

Państwowy Magazyn Wyrobów Tytoniowych w Łodzi przy ul. Ogrodowej nr. 35 ogłasza przetarg na sprzedaż: 11300 skrzyń dużych sosnowych i 150 skrzyń średnich sosnowych od wyrobów tytoniowych używanych, nadających się do transportu innych towarów.

Skrzynie można obejrzeć na miejscu w dzień powszedni w godzinach urzędowych od 8 do 16.

Zamknięte oferty w zalakowanych kopertach należy składać od dn. 1 do 10 lipca 1930 r. pod adresem wyżej wymienionego Urzędu.

Kierownik: (—) K. Kluczyński.

PRZETARG.

Państwowa Fabryka Wyrobów Tytoniowych „Warszawa - Dzielna", przy ul. Dzielnej 62, ogłasza przetarg na sprzedaż 47 używanych maszyn gilzowych syst. „Rycenberga".

Oferty na kupno wspomnianych maszyn należycie zapieczętowane w dwóch kopertach i opatrzone napisem na wewnętrznej kopercie: „Oferta na kupno maszyn gilzowych Rycenberga" — należy składać do Państwowej Fabryki Wyrobów Tytoniowych „Warszawa - Dzielna" wraz z pokwitowaniem Centralnej Kasy Państwowej na złożone wadjum, w wysokości 5 proc. zaoferowanej sumy.

Postawione na przetarg maszyny mogą być zakupione wszystkie razem względnie częściowo ze wskazaniem Nr. Nr. maszyn na które oferent reflektuje.

Maszyny podlegające sprzedaży można oglądać na miejscu w Państwowej Fabryce Wyrobów Tytoniowych w Warszawie, przy ul. Dzielnej Nr. 62.

Termin na składanie ofert upływa o godz. 12-ej dnia 11-go sierpnia 1930 r.

Ostateczna decyzja co do zezwolenia sprzedaży maszyn na mocy wyników niniejszego przetargu należeć będzie do Dyrekcji Polskiego Monopolu Tytoniowego.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Podaje się do wiadomości, że dnia 31 lipca 1930 r. o godzinie 11-tej będzie przeprowadzony w biurze Państwowego Zarządu Dróg Wodnych w Krakowie - Dębniki, ul. Rybacka 2, publiczny przetarg ofertowy. na zabezpieczenie dostawy loco franco stacja kolejowa Kraków.

1) 100 m^3 drzewa świerkowego okrągłego o długości 19 do 22 mb. a średnicy w cieńszym końcu od 30 do 35 cm.
2) 30 m^3 drzewa świerkowego o długości 13—16 mb. a średnicy w cieńszym końcu 32—35 cm.
3) 250 m^3 drzewa jodłowego o długości 6—8 mb., a średnicy w cieńszym końcu 32—35 cm.
4) 80 m^3 drzewa jodłowego o długości 5—7 mb. a średnicy w cieńszym końcu 18—20 cm.

w stanie okrągłym, okorowanego, zdrowego I klasy, na budowę galarów.

Bliższe objaśnienia podane są w warunkach ogólnych i szczegółowych, które wraz z wzorem ofert można przeglądać w powyższym Zarządzie w godzinach urzędowych.

Jako wadjum należy złożyć 5 proc. wartości oferowanego drzewa. Oferta zaopatrzona w wadjum ma być wniesiona w zamkniętej i opieczętowanej kopercie z napisem „Oferta na dostawę drzewa na galary" w powyższem biurze najdalej do dnia 31 lipca 1930 godz. 11-ta.

Oferty wniesione po terminie lub niezaopatrzone w wadjum lub niesporządzone według przepisanego wzoru nie będą uwzględnione.

Naczelnik Zarządu: Inż. Fächer m. p.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.
(z przedłużeniem terminu).

Wydział powiatowy — Powiatowy Zarząd Drogowy w Drohobyczu rozpisuje publiczny przetarg na wykonanie projektu mostu na Tyśmienicy w Borysławiu.

Projekt powyższy obejmuje:

1) Zdjęcie terenu;
2) Zaprojektowanie skrzyżowania czterech ulic zbiegających się na moście;
3) Obliczenie światła mostu;
4) Zaprojektowanie lokalnej regulacji Tyśmienicy przy moście;
5) Obliczenie statyczne i projekt szczegółowy mostu wraz z przyczółkami dla mostu drewnianego i żelazno - betonowego;
6) Kosztorys obu alternatyw.

Do przetargu mogą stawać wszyscy polscy inżynierowie posiadający uprawnienie do wykonywania projektów na terenie Małopolski (Rozp. Min. Rob. Publ. z dnia 7 maja 1913 r.).

Oferty wraz z podaniem wykonanych projektów mostowych należy składać w protokóle podawczym Wydziału powiatowego w Drohobyczu w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na most w Borysławiu".

Termin składania ofert **30 lipca br.**

Wyjaśnień ustnych lub pisemnych na żądanie udziela Powiatowy Zarząd Drogowy w Drohobyczu.

Wydział powiatowy zastrzega sobie dowolny wybór oferenta bez względu na wysokość oferty.

W Drohobyczu, dnia 21 czerwca 1930 r.

Z Wydziału Powiatowego:

Kierownik Powiatowego Zarządu Powiatowego:
Inż. Jan Czaczkowski m. p.

Kierownik Tymcz. Zarz. Powiatowego, Starosta:
Stanisław Porembalski m. p.

SPRZEDAŻ RÓŻNYCH PRZEDMIOTÓW.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, przy ul. Słowackiego Nr. 2, podaje do wiadomości, że w dniu 11 lipca 1930 roku odbędzie się przetarg publiczny na sprzedaż następujących przedmiotów:

1. Starych obrabiarek do metali i drzewa, przeważnie niekompletnych.
2. Części gatrowych.
3. Części do pędni.
4. Pomp.
5. Silników spalinowych,
6. Kotłów parowych i lokomobil.
7. Narzędzi wiertniczych.
8. Części maszynowych.
9. Starych narzędzi mierniczych, ślusarskich, stolarskich i innych.
10. Różnych koszy do wywrotek.
11. Różnych łóżek żelaznych.
12. Różnego inwentarza wysortowanego.
13. Zbiorników z blachy.

Wymienione przedmioty w ilości około 1.200 sztuk znajdują się w magazynach zasobów przy stacjach Wilno i Brześć, gdzie mogą być oglądane w godzinach urzędowych.

Szczegółowe wykazy sprzedawanych objektów są do przejrzenia w wydziale zasobów. Informacyj udziela dział zakupów wydziału zasobów, (3 piętro, pokój Nr. 38), w dnie urzędowe od godziny 12 do 14-tej.

Spółka budowy mostu na Dunajcu w Krościenku rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie dojazdów do wymienionego mostu. Termin składania ofert w kancelarji Kierownictwa budowy mostu w Krościenku, upływa w sobotę dnia 12 lipca 1930 r. o godz. 10-tej, poczem nastąpi otwarcie ofert.

Wysokość wadjum wynosi 5 proc. oferowanej sumy. Szczegółowe plany i warunki budowy można przeglądnąć w Kierownictwie budowy w Krościenku n. D.

Budowa dojazdów ma być ukończoną w 1930 r. Zupełny i autentyczny tekst tego ogłoszenia znajduje się w Dzienniku urzędowym Wojewódzkim i Monitorze Polskim.

Krościenko n. D. 22. 6. 1930 r.

Inż. S. Hoszowski m. p. kier. budowy.

Inż. R. Dziewolski m. p., Prezes Spółki budowy mostu.

OGŁOSZENIE PRZETARGU

na wykonanie robót remontowych w budynku filji Urzędu Wojewódzkiego w Tarnopolu przy ul. Mickiewicza 26.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Tarnopolu ogłasza przetarg publiczny na wykonanie robót remontowych w budynku filji Urzędu Wojewódzkiego w Tarnopolu.

Oferty należy wnosić do dnia 10 lipca br. z dołączeniem wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej ceny. Ogłoszenie ofert nastąpi dnia 10 lipca b. r. o godzinie 11-tej przed południem w biurze Dyrekcji Robót Publicznych.

Dyrekcja zastrzega sobie dowolny wybór oferty, względnie nieprzyjęcia żadnej bez podania powodów. Plany i warunki oraz kosztorysy ofertowe nabyć można w biurze Dyrekcji Robót Publicznych.

Tarnopol, dnia 1 lipca 1930 r.

Za Wojewodę: Dyrektor R. P. inż. Burgielski.

Magistrat miasta Torunia ogłasza

KONKURS

na stanowisko inżyniera kierownika Miejsk. Zakładu Wodociągów i Kanalizacji oraz dla prac budownictwa podziemnego.

Kandydat musi posiadać ukończone kwalifikacje akademickie oraz kilkuletnią praktykę z dziedziny wodociągowej i kanalizacyjnej. Wymagany jest wiek do lat 40. Uboczne zajęcia są wykluczone. Wnioski z podaniem żądanego wynagrodzenia z dokładnym życiorysem, z dołączeniem świadectw szkolnych i zawodowych oraz wszelkich dokumentów wymaganych przy ubieganiu się o posadę, należy skierować do Magistratu miasta Torunia w terminie do dnia 1. 8. 1930 roku.

Toruń, dnia 25 czerwca 1930 r.

Magistrat.

Ogłoszenie o przetargu

Magistrat m. Koła, województwa Łódzkiego sprzeda w drodze przetargu:

1) **Nieużywane przewodniki gołe z miedzi elektrolitycznej**

1600 kg.	**25 do 50 m/m²**
1500 „	**70 „**
250 „	**95 „**

2) **15 automatów dla samoczynnego zapalania i gaszenia lamp ulicznych jak i reklam świetlnych szwajcarskiej fabryki „Sauter", 6 amper. 220 V. z nakręcaniem ręcznem raz na 40 dni zupełnie nieużywanych.**

3) **Kilka tysięcy sztuk nowych części do rur „Peszla" na 8 m/m i 14 m/m, jak mufki, różne kolanka łukowe, kątniki, trójniki, cztero-kątniki, puszki i t. p.**

Oferty piśmienne z wyszczególnieniem cen mogą być składane do Magistratu miasta Koła do dnia 24 lipca r. b.

m. Koło, dnia 26 czerwca 1930 r.

Magistrat m. Koła

9004

KONKURS ARCHITEKTONICZNY.

Państwowy Bank Rolny ogłasza dla architektów obywateli Rzp. Polskiej konkurs na projekt szkicowy gmachu Oddziaału P. B. R. w Poznaniu.

Warunki i program konkursu wraz z planami sytuacyjnemi otrzymać można w referacie Budowlanym Wydziału Budżetowo - Gospodarczego Państwowego Banku Rolnego w Warszawie przy ul. Nowogrodzkiej Nr. 50, pokój Nr. w godzinach biurowych za opłatą zł 10, oraz w Oddziałach P. B. R. w Poznaniu, Krakowie, Katowicach, Lwowie i Wilnie.

Nagrody wynoszą:

I. — zł 6.000.—
II. — zł 4.000.—
III. — zł 3.000.—

Na ewentualne zakupy przeznacza się kwotę zł 2.000.

Termin składania prac upływa z dniem 10 sierpnia b. r. o godzinie 12-ej w południe.

Śląski Instytut Rzemieślniczo - Przemysłowy w Katowicach uruchamia w Katowicach z początkiem miesiąca sierpnia 1930

KURS DĘCIA SZKŁA.

Celem kursu jest dokładne zapoznanie uczestników jego z robotami szklarskiemi w zakresie wytwarzania aparatury szklanej, laboratoryjnej, a także aparatów naukowych szklanych.

Kurs trwać będzie 3 tygodnie. Opłata wynosić będzie 50 złotych.

Wszelkich informacyj udziela i przyjmuje zapisy biuro Śląskiego Instytutu Rzemieślniczo - Przemysłowego w Katowicach przy ul. Słowackiego 19 III p., w godzinach urzędowych od 9—13 i od 16—18, zaś w soboty od 9—13.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.